Die Wegebaulast
in Pommern.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde an der staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Königlichen Eberhard-Karls-Universität Tübingen

vorgelegt von

Hans Hoffmann

aus Ratzebuhr.

BERLIN.
Druck von Max Silberberg.
1907.

Referent:

Professor Dr. F. Fleiner-Tübingen.

Dem Königlichen Landrat z. D.

Herrn Eugen von Brockhausen,

in Dankbarkeit zugeeignet.

Vorwort.

Die erste Anregung zu der vorliegenden Studie erhielt ich von dem leider zu früh verstorbenen Herrn Professor von Jolly-Tübingen. Bei der weiteren Ausgestaltung der Arbeit unterstützte mich Herr Professor Fleiner mit seinem Rat, wofür ich meinen verbindlichsten Dank ausspreche.

Die Durcharbeitung des notwendigen Aktenmaterials wurde durch die Erlaubnis des inzwischen verstorbenen Ministers der öffentlichen Arbeiten Exzellenz von Budde ermöglicht, die Akten des Ministeriums in ausreichender Weise zu benutzen. Dem Heimgegangenen möchte ich an dieser Stelle gleichfalls meinen Dank sagen. Ferner danke ich allen denen, die mir bei der Materialbeschaffung für diese Arbeit behilflich gewesen sind, insbesondere den Herren: Archivrat Dr. Kohlmann-Berlin, Archivar Dr. von Petersdorff und Archivar Dr. Heinemann-Stettin, Geheimer Kanzleirat Ganz-Berlin, sowie allen Herren Beamten, die mir Auskunft über die Rechtsverhältnisse in der Provinz Pommern erteilt haben.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547025_0108

Inhaltsübersicht.

Vorwort V
Erklärung der Abkürzungen VII
Benutzte Quellen . . . . . VIII—X

I. Kapitel.
Die Träger der Wegebaulast 1

II. Kapitel.
Der Umfang der Wegebaulast 14

III. Kapitel.
Begründung und Endigung der Wegebaulast 24

IV. Kapitel.
Die rechtliche Natur der Wegebaulast 41

Erklärung der Abkürzungen.

A. L. R. = Preussisches Allgemeines Landrecht.
G. S. = Gesetzsammlung für die Königlich Preussischen Staaten.
O. V. G. = Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts.
Pr. V. Bl. = Preussisches Verwaltungsblatt.
R. G. = Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen.

Benutzte Quellen.

A) Akten-Material.

Akten des Königlich Preussischen Staatsministeriums, Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Akten des Königlich Geheimen Staatsarchivs zu Berlin, sowie des Königlichen Staatsarchivs zu Stettin.

B) Gedruckte Literatur.

Th. Ackermann, Die Wegebaulast im Geltungsbereiche des Preussischen Landrechts. 2. Auflage. Breslau 1890.

Allgemeines Landrecht für die Preussischen Staaten.

G. Anschütz, Allgemeine Begriffe und Lehren des Verwaltungsrechts nach der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts im Pr. V. Bl. Bd. 22 No. 7.

v. Arnstedt, Die Wegeordnung für die Provinz Sachsen vom 11. Juli 1891. Berlin 1892.

R. Bering, Die Rechte an öffentlichen Wegen. Berlin 1894.

J. Biermann, Die öffentlichen Sachen. Giessen 1905.

F. v. Bilow, Geschichtliche Entwickelung der Abgabenverhältnisse in Pommern und Rügen. Bd. 1. Greifswald 1843.

M. v. Brauchitsch, Die neuen Preussischen Verwaltungsgesetze. Bd. 1—4. Berlin 1903.

Codex Pomeraniae diplomaticus, herausgegeben von Hasselbach und Kosegarten. Bd. 1. Greifswald 1862.

J. C. Dähnert, Sammlung gemeiner und besonderer Pommerscher und Rügischer Landesurkunden, Gesetze, Privilegien, Verträge, Konstitutionen und Ordnungen.

Band I 1765. Suppl.-Band I 1782.
„ II 1767. „ „ II 1786.
„ III 1769. „ „ III 1799.
Repertorium 1769. Stralsund. Suppl.-Band IV 1807.

J. C. Dähnert, Neueste Grundgesetze der Staatsverfassung in Pommern und Rügen Königlich-Schedischen Anteils wie sie vom Jahr 1720 bis Ausgang 1756 von der Königl. Hochpreislichen Regierung nach Massgebung der Landesumstände publicieret sind. Greifswald 1757.

H. Dernburg, Pandekten. 7. Aufl. Berlin 1902. Bd. 1.

F. v. Dräger, Codex Pomeraniae Diplomaticus. Bd. 1. Berlin 1768.
F. Ecker, Rheinisches Wegerecht. Berlin 1906.
Entscheidungen des Königl. Oberverwaltungsgerichts. 47 Bände.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen; einzelne Bände.
M. v. Eschstruth, Der öffentliche Weg. Berlin 1902.
F. Fleiner, Ueber die Umbildung zivilrechtlicher Institute durch das öffentliche Recht. Tübingen 1906.
E. Friedenthal, Preussisches Wegerecht unter besonderer Berücksichtigung des Schlesischen Provinzialrechts. Breslau 1906.
G. Frommhold, Das Rügische Landrecht des Matthaeus Normann. Stettin 1896.
Gassner, Zum deutschen Strassenwesen von der ältesten Zeit bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts. Leipzig 1889.
A. Germershausen, Das Wegerecht und die Wegeverwaltung in Preussen. Bd. I. 3. Aufl. Berlin 1907.
Bd. II. 2. Aufl. Berlin 1902.
K. Goez, Die Verwaltungsrechtspflege in Württemberg. Tübingen 1902.
Griepenkerl, Zur Frage von der Gestaltung der Wegebaugesetzgebung im Deutschen Reiche. Braunschweig 1871.
A. W. Jebens, Verwaltungsrechtliche Aufsätze in Anlehnung an die Rechtsprechung des Preussischen Oberverwaltungsgerichts. Berlin 1899.
G. Jellinek, System der subjektiven öffentlichen Rechte. 2. Auflage. Tübingen 1905.
O. Just, Wegeordnung für die Provinz Westpreussen. Berlin 1906.
v. Kamptz und Delius, Die Rechtsprechung des Reichs- und Kammergerichts auf den Gebieten des öffentlichen Rechts. Band 1. Berlin 1906.
v. Kamptz (Pb. Freytag, St. Genzmer, E. Barre, A. Germershausen, M. Dirksen), Die Rechtsprechung des Königl. Preussischen Oberverwaltungsgerichts in systematischer Darstellung. Bd. 3, Erg. Bde. 1 u. 2. Berlin 1898/1903.
Fr. Kunze u. G. Kautz, Die Rechtsgrundsätze des Königl. Preussischen Oberverwaltungsgerichts. Bd. 1 u. 2, Erg. Bd. 1. 4. Aufl. Berlin 1905/06.
Otto Mayer, Deutsches Verwaltungsrecht. Leipzig 1895/96. 2 Bde.
„ „ Theorie des Französischen Verwaltungsrechts. Strassburg 1886.
I. I. Moser, Von der Landeshoheit in Ansehung Erde und Wassers. Frankfurt und Leipzig 1773.
Th. Oppenhoff, Die Gesetze über die Ressortverhältnisse zwischen den Gerichten und Verwaltungsbehörden in Preussen. 2. Aufl. von I. Oppenhoff. Berlin 1904.
Pommersches Urkundenbuch, herausgegeben vom Königlichen Staatsarchiv zu Stettin. 5 Bde. Stettin 1868/1905.
Preussisches Verwaltungsblatt, Bd. 1—27, Bd. 28 soweit erschienen No. 1—20.

D. F. Quickmann, Ordnung oder Sammlung derer in dem Königlich Preussischen Herzogthum Pommern und Fürstenthum Camin bis zu Ende des 1747ten Jahres publicirten Edicten, Mandaten und Rescripten pp. Frankfurt a/O. 1750.

A. Reger, Entscheidungen der Gerichte und Verwaltungsbehörden. Einzelne Bände.

v. Reitzenstein, Das deutsche Wegerecht in seinen Grundzügen. Freiburg i/B. 1890.

L. v. Rönne, Die Wegepolizei und das Wegerecht des Preussischen Staates. Breslau 1852.

Schimmelfennig, Die preussischen direkten Steuern. Teil I. 3. Aufl.

F. Schultz, Zum Preussischen Wegerecht. Paderborn 1893.

Fr. H. Sonnenschmidt, Sammlung der für Neuvorpommern und Rügen 1802–1817 ergangenen Gesetze. 2 Bde. Stralsund 1844/47.

R. Stadelmann, Preussens Könige in ihrer Tätigkeit für die Landeskultur. Teil I–IV. Leipzig 1878/87. Aus: Publicationen aus den K. preussischen Staatsarchiven. Bd. II, XI, XXV, XXX.

K. v. Stengel, Die Organisation der Preussischen Verwaltung. Leipzig 1884.

O. Stölzel, Rechtsweg und Kompetenzkonflikt in Preussen. Berlin 1901.

Th. Striethorst, Archiv für Rechtsfälle, die zur Entscheidung des Kgl. Obertribunals gelangt sind. Einige Bände.

F. Tezner, Die Privatrechtstitel im öffentlichen Recht. Im Archiv für öffentliches Recht. Bd. 9. Freiburg 1894.

H. Triepel, Völkerrecht und Landesrecht. Leipzig 1899.

Verhandlungen des Provinziallandtages von Pommern. 1893.

Verhandlungen und Anlagen des Hauses der Abgeordneten, sowie des Herrenhauses. Jahrgang 1861/62, 1865, 1875, 1878.

Wegeordnung, Entwurf einer allgemeinen. 1851.

M. Wehrmann, Geschichte von Pommern. 2 Bde. Gotha 1904/06.

B. Windscheid, Lehrbuch des Pandektenrechts. 7. Aufl. Frankfurt a/M. 1891. Bd. 2.

Zettwach, Provinzialrecht des Herzogthums Alt-, Vor- und Hinterpommern. Stettin 1835. Provinzialrecht des Herzogthums Neuvorpommern und des Fürstenthums Rügen. Greifswald 1836/37.

I. Kapitel.

Die Träger der Wegebaulast.

I.

Unter Wegebaulast versteht man die öffentlich-rechtliche Verpflichtung eines Rechtssubjektes, öffentliche Wege derart zu bauen und zu unterhalten, wie es das Bedürfnis des öffentlichen Verkehrs erfordert. [1]) Für die vorliegende Studie kommen lediglich die öffentlichen Wege im eigentlichen Sinne in Frage im Gegensatz zu Chausseen, [2]) Privatwegen und Ortsstrassen. [3]) Oeffentliche Wege sind solche, die dem öffentlichen Verkehr ausdrücklich oder stillschweigend von allen rechtlich Beteiligten (dem Wegeeigentümer, dem Wegebaupflichtigen und der Wegepolizeibehörde) gewidmet sind. [4]) Der öffentliche Weg ist eine

---

[1]) O. Just, Wegeordnung für die Provinz Westpreussen vom 27. September 1905, Berlin 1906, S 33. Eine Legaldefinition fehlt. Das O.V.G. verweist in einem Urteil vom 5. Juni 1886 auf die Definition des im Jahre 1865 beiden Häuserndes Landtages von der Staatsregierung vorgelegten Gesetzentwurfes einer Allgemeinen Wegeordnung für die preussische Monarchie. § 11 desselben lautet: „Die Wegebaulast in Betreff aller Arten der öffentlichen Fahrwege begreift die Verpflichtung in sich, dem Bedürfnisse des Verkehrs entsprechend, den Weg, imgleichen auch die für denselben erforderlichen Entwässerungsanstalten, Durchlässe, Brücken und Fähren über Gewässer, soweit sie nicht schiffbar sind, Baumpflanzungen, Schutzgeländer und Wegweiser anzulegen, zu unterhalten und, wo es nötig ist, zu verbreitern, bezw. zu verlegen, sowie Gegenstände, welche den Verkehr hemmen, zu beseitigen".

v. Kamptz, Die Rechtsprechung des Königl. Preussischen Oberverwaltungsgerichts Berlin 1898, Bd. 3, S. 52.

[2]) Unter einer Chaussee versteht man einen kunstmässig nach bestimmten Regeln gebauten öffentlichen Weg, der besonderen für Chausseen erlassenen, gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen unterstellt ist. O. V. G. Bd. 24 S. 204 f: Pr. V. Bl. Bd. 13 S. 338.

[3]) Als Privatwege gelten diejenigen Wege, welche für den Gebrauch besonders berechtigter Personen bestimmt sind; im Gegensatz zu den öffentlichen Wegen fehlt ihnen das öffentliche Verkehrsinteresse.

Strassen liegen im Anbau eines Stadt- oder Dorfbezirkes und sind für den Verkehr innerhalb der Ortschaften bestimmt.

[4]) Die im allgemeinen in der preussischen Gesetzgebung sich findende Definition: „Oeffentliche Wege sind solche, welche zum allgemeinen Gebrauch dienen und demselben nicht kraft Privatrechts entzogen werden können" erscheint anfechtbar. Nicht der tatsächliche allgemeine Gebrauch des Weges ist entscheidend für seine Oeffentlichkeit, sondern die Tatsache, dass er dem öffentlichen Verkehr ausdrücklich oder stillschweigend gewidmet wurde. In dieser Widmung und der Zustimmung der Verwaltungsbehörde ist der öffentliche Akt zu erkennen, der den Weg aus der Sphäre des Privatrechts heraushebt und ihn zu einer Sache im Gemeingebrauch macht. Wegeordnung für die Provinz Sachsen vom 11. Juli 1891. § 1 in G. S. S. 316; Wegeordnung für die Provinz Westpreussen vom 27. September 1905. § 2 G. S. S. 357.

O. Just, a. a. O. S. 15 ff. v. Kamptz und Delius, Die Rechtsprechung des Reichs- und Kammergerichts auf den Gebieten des öffent-

Sache im Gemeingebrauch, dem er durch öffentlichen Akt übergeben sein muss; er untersteht in erster Reihe dem öffentlichen Recht.

II.

Bei Untersuchung der Frage, wer als Wegebaupflichtiger anzusehen ist, zeigt sich die fehlende Einheitlichkeit des Wegerechts in der preussischen Monarchie. Jede einzelne Provinz hat eine andere Gestaltung, ja selbst innerhalb der Provinzen gelten in Bezug auf den Träger der Wegebaulast sehr verschiedene Rechtsgrundsätze.

Die vorliegende Studie befasst sich mit der in der Provinz Pommern zu Recht bestehenden Wegebaulast. Die historische Entwickelung dieses Gebietes hat in den einzelnen Teilen sehr verschiedene Rechtsnormen herausgebildet, es kommen für das pommersche Wegerecht 3 Rechtsgebiete in Frage, nämlich:

1. Hinterpommern und Altvorpommern bis zur Peene (Regierungsbezirke Köslin und Stettin — mit Ausnahme der Kreise Schivelbein und Dramburg), in welchem Gebiet in erster Reihe das Wegereglement vom 25. Juni 1752 [5]) Geltung besitzt,
2. die früher neumärkischen Kreise Dramburg und Schivelbein, wo das Edikt vom 18. April 1792 über die Verbindlichkeiten der Unterthanen in der Kurmark in Ansehung des Chausseebaues etc in Verbindung mit einer königlichen Verordnung vom 15. Juni 1803 [6]) gilt,
3. Neuvorpommern und Rügen (Regierungsbezirk Stralsund): hier ist in der Hauptsache noch schwedisches Recht aus dem 17. und 18. Jahrhundert gültig. [7])

1. Träger der Wegebaulast

im Geltungsbereich des pommerschen Wegereglements von 1752 (Regierungsbezirke Köslin und Stettin, ausgenommen die Kreise Dramburg und Schivelbein).

Soweit sich aus Urkunden Nachweise über die rechtliche Entwickelung der Wegebaulast von Hinterpommern und Altvorpommern erbringen lassen, findet sich der Rechtssatz, dass wer Wegegeld erhebe, auch pflichtig sei, Wege zu bauen und zu unterhalten. [8]) Im übrigen galt in der Regel der Grundherr,

---

lichen Rechts, Berlin 1906 Bd. 1 S. 231. Vergl. dagegen A. Germershausen, Das Wegerecht und die Wegeverwaltung in Preussen, Berlin 1907. 3. Aufl. Bd 1 S. 4 ff. F. Schultz, Zum preussischen Wegerecht, Paderborn 1893, S. 5 ff.

[5]) L. v. Rönne, Die Wegepolizei und das Wegerecht des preussischen Staates. Breslau 1852, S. 530 ff.

[6]) L. v. Rönne, a. a. O. S. 207 ff. und 528.

[7]) L. v. Rönne, a. a. O. S. 535 ff.

[8]) Siehe unten Seite 9

über dessen Grund und Boden die Wege gingen, als wegebaupflichtig. [9])

Dieser Grundsatz wird zuletzt klar in dem Reglement Friedrichs des Grossen vom 25. Juni 1752 (Art. 9), das noch heute zum Teil Rechtskraft besitzt, ausgesprochen. Die Rechtsgrundsätze desselben in Bezug auf den Träger der Wegebaulast sind in Kürze folgende: Wege, Dämme und Brücken sollen von denen in brauchbaren Stand gesetzt und darin erhalten werden, auf deren Grenzfluren solche belegen sind, wenn nichts anderes rechtlich ausgemacht ist. Im Streitfalle über den Träger der Wegebaulast soll die Entscheidung durch die Landes-Justiz-Collegia erfolgen; die Ausübung der Wegebaulast soll während dieser Zeit aber nicht stocken, es sollen vielmehr alle herangezogen werden, die an den Fluren ihren Anteil haben; diese sollen pro rata die Wege, Dämme und Brücken in Stand setzen. Das principium repartitionis soll der Hufenstand sein, auch rittertreie und steuerbare Hufen sind wegebaupflichtig, selbst die Priester-coloni der Pfarrhöfe haben Hand- und Spanndienste zu leisten.

Eine neuere Regelung der Wegebaulast für diesen Landesteil existiert nicht, die Verwaltungspraxis muss somit auf diese veralteten Bestimmungen zurückgreifen, wobei zu berücksichtigen ist, dass zur Zeit der Einführung des Reglements sämtliche Grundstücke noch in Gemeinschaft lagen, die Institutionen der Hörigkeit, Erbuntertänigkeit (Leibeigenschaft), des Flurzwangs usw. noch bestanden. Mit der erfolgten Separation der Grundstücke, der Aufhebung der Hörigkeit und der bäuerlichen Naturaldienste, sowie durch die sonstige Regulierung der Agrargesetzgebung zu Anfang des 19. Jahrhunderts haben sich aber völlig andere Verhältnisse entwickelt, auf welche die alten Bestimmungen des Reglements in ihrem ursprünglichen Sinne, die nur den Gutsherrn als Eigentümer von Grund und Boden kannten, nicht mehr anzuwenden waren. Die Wandlung der rechtlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse musste zu einer entsprechenden Interpretation der unklaren, veralteten Rechtsnormen führen.

Der Ausdruck, „auf deren Grenzfluren solche (die gemeinen Wege etc) belegen sind", wurde im Laufe des 19. Jahrhunderts vielfach strittig, insbesondere entstand Unklarheit über die Frage, ob unter Grenzfluren nur die Grundstücke, welche die Wege begrenzten oder ob die Feldmark, oder ob sämtliche Grundstücke einer Kommune zu verstehen wären. Ein ministerieller Erlass vom Jahre 1844 legte die Wegebaulast alle denen auf, „die an der Feldmark Anteil haben, nicht allein den Hufenstandsbesitzern". [10]) Eine Zirkularverfügung der Regierung zu Köslin

---

[9]) Siehe unten Seite 11.

[10]) Akten des Königlich Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

vom 16. Mai 1848 nennt die Wegebaulast eine gesetzliche Obliegenheit aller Grundbesitzer und erklärt, dass die Ausdrücke des Reglements „Grenzflur. Feldflur und Feldmark“ die gesamten Ortschaften bezeichne, nicht nur den Kommunalverband. [11])

Wie auf vielen Gebieten des öffentlichen Rechts, so hat auf dem Gebiete der Wegebaulast das Preussische Oberverwaltungsgericht die Aufgabe, einheitliche Rechtsgrundsätze aufzustellen bezw. zu bestätigen, übernommen und glänzend gelöst. Das Oberverwaltungsgericht hat in Bezug auf den Träger der Wegebaulast in den altpreussischen Teilen Pommerns folgende Grundsätze aufgestellt: Die Wegebaulast bildet keine den Landgemeinden als solchen gesetzlich obliegende Last. Vielmehr gelten als wegebaupflichtig im Geltungsbereich des pommerschen Wegereglements von 1752 alle Grundbesitzer in der Feldflur. Unter Feldflur (das Oberverwaltungsgericht sieht die Ausdrücke Feldflur und Grenzflur als gleichbedeutend an) ist der obrigkeitliche Bezirk zu verstehen, also auf dem Lande das von den Grenzen der gutsherrlichen und bäuerlichen Feldmark eingeschlossene Territorium. [12]) Die Wegebaulast entspringt allein aus dem Grundbesitze, sie gilt provinzialrechtlich unabhängig vom Gemeindeverbande und der Organisation der Gemeinde. [13]) Die Grenzen der Feldflur sollen durch das Wegereglement nicht unabänderlich festgestellt werden, es bilden vielmehr die obrigkeitlichen Grenzen die Grenzen der Feldflur. Als Regel muss daher angenommen werden, dass die Aenderung der obrigkeitlichen (der politischen) Grenzen auch die Aenderung der Feldflurgrenzen und des Wegeverbandes bewirkt. [14]) Das Oberverwaltungsgericht hat aber ausdrücklich erklärt, dass andere Festsetzungen oder Ausnahmen bei besonders gearteten Verhältnissen nicht ausgeschlossen sind und dass bei neugebildeten Gemeinden die mit den Beteiligten gepflogenen Verhandlungen zu berücksichtigen seien. [15]) Die gutsherrlichen Lasten sind von dem Gutsherrn allein zu tragen, einen Rückgriff auf die Gutsinsassen hat er nicht. [16])

Bei Ermittelung der Wegebaupflichtigen zwischen Gutsbezirk und Gemeindebezirk dient die Grundsteuer als Massstab. Die Verteilung der Wegebaukosten nach der Grundfläche kann nicht verlangt werden. [17])

Das Reglement nennt als Verteilungsmassstab (principium repartitionis) den Hufenstand. Unter Hufe ist jedoch keine bestimmt grosse Fläche zu verstehen, die Hufe stellt vielmehr

---

[11]) Akten des Königl. Preuss. Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.
[12]) O. V. G. Bd. 13, S. 299 ff. Pr. V. Bl. Bd. 6, S. 205, S. 365 ff, Bd. 7 S. 337.
[13]) O. V. G. Bd. 9 S. 79.
[14]) O. V. G. Bd. 13 S. 299 ff.
[15]) O. V. G. Bd. 13 S. 299 ff.
[16]) O. V. G. Bd. 14 S. 285.
[17]) O. V. G. Bd. 13 S. 303 f.

eine Steuereinheit dar, die den Ertragswert berücksichtigt. [18]) Als einen Steuermassstab sieht sie auch das Reglement von 1752 an. Aus dem alten Hufenstand ist allmählich die Grundsteuer hervorgegangen; mit Recht stellt also das Oberverwaltungsgericht den oben ausgeführten Rechtsgrundsatz auf, sofern der ursprüngliche Hufenstand jetzt nicht mehr zu ermitteln, für die Verteilung der Wegebaulast an Stelle desselben die Grundsteuer zu setzen. [19])

2. Träger der Wegebaulast in den Kreisen Dramburg und Schivelbein.

In den Kreisen Dramburg und Schivelbein gilt noch heute altes neumärkisches Wegerecht. Abweichend von dem sonstigen Recht für Hinterpommern ist hier in der Regel die Gemeinde der Träger der Wegebaulast. [20]) Alle Städte, Flecken und Dörfer sind verpflichtet, die Wege und Brücken auf ihren Feldmarken in guten Stand zu setzen und zu erhalten, so sagt das massgebende Edikt von 1792. [21]) Entscheidend ist also die Zugehörigkeit des Wegekörpers zum Kommunalbezirke.

---

[18]) O. V. G. Bd. 13 S. 303 ff. Pr. V. Bl. Bd. 7 S. 169 f.

Vergl. die eingehende Darstellung über den Hufenstand in Pommern bei Schimmelfennig: Die preussischen direkten Steuern. Erster Teil: Die Grundsteuerverfassungen in den deutschen Staaten. 3. Aufl. S. 618 ff.

Die Hufe bildet in der altpommerschen Grundsteuerverfassung einen Kontributionsmassstab, der zuletzt im Jahre 1628 als Grundlage für die Aufbringung der Landesabgaben neu aufgestellt wurde. Die Hufe steht danach gleich einem Ertrage von 20 Talern, wieviel Morgen Land wird nicht angegeben. Die Anzahl der Morgen dürfte bei der verschiedenen Ertragsfähigkeit des Bodens sehr geschwankt haben. Die Hufe stellte also eine Werteinheit steuerlichen Charakters dar, auf Grund welcher neben der eigentlichen Grundsteuer auf dem Lande auch einzelne Handwerker wie Müller, Krüger, Schmiede, Schäfer, Weber, Hirten u. s. w. für ihr Gewerbe und für ihre Person mit Hufenteilen veranlagt wurden. Die Hufe galt sogar als Steuereinheit in den Städten, in welchen die Häuser je nach ihrer Grösse, Beschaffenheit u. s. w. mit einer halben, einer, zwei und mehr Hufen (sogenannte Schattenhufen) veranlagt wurden. Es sei hier darauf hingewiesen, dass die kgl. Instruktionen vom 5. Juni 1711 und 23. Mai 1714, welche eine Ueberprüfung der Hufenmatrikel wegen der inzwischen vorgekommenen Veränderungen des Grundbesitzes anordneten, u. a. folgende Bestimmungen trafen: Es sollen nicht allein Zahl und Grösse der Hufe, sondern auch deren Qualität sowie alle Regalien an Weide, Wiesewachs, Fischerei, Holz und Mastung in Betracht gezogen, die Kontribution nach dem Fundament der Aussaat entrichtet und der Viehstand berücksichtigt werden; ferner ist der ganze Hufenstand der Dörfer gegeneinander abzuwägen und in ein billiges Verhältnis mit einander zu setzen.

[19]) O. V. G. Bd. 13 S. 303 f. Die zuständigen preussischen Minister haben für die Verteilung der Kirchen und Schullasten sich für denselben Grundsatz ausgesprochen. Ministerialerlass vom 14. Juni 1867.

[20]) O. V. G. Bd. 10 S. 221; Bd. 13 S. 293. Pr. V. Bl. Bd. 9 S. 54; Bd. 13 S. 166.

[21]) § II des Ediktes vom 18. April 1792. L. v. Rönne, a. a. O. S. 207. Der gleiche Grundsatz findet sich schon in einem Landtagsrezess der

Da der selbständige Gutsbezirk der Gemeinde gleichgestellt ist, so liegt nach dem Provinzialrecht die Wegebaulast auf den einzelnen Gemeinden bezw. Gutsbezirken als solchen; es besteht keine Verschmelzung von Gemeinde- und Gutsbezirk, wie im sonstigen Hinterpommern. [22])

Bildet ein öffentlicher Weg die Grenze zwischen Gemeinde und Gutsbezirk, so ist derselbe von beiden zu gleichen Teilen zu unterhalten. [23])

Das neumärkische Wegerecht gibt keine Bestimmungen über die Verteilung der Wegebaulast auf die Pflichtigen, insbesondere die Unterverteilung im Gemeindebezirk, es gilt hier vielmehr die örtliche Uebung, ein im Rahmen der Gemeindeverfassung entwickeltes, lokales Gewohnheitsrecht, ergänzt durch Gemeindebeschlüsse, Verträge und Rezesse. [23a])

3. Träger der Wegebaulast in Neuvorpommern und Rügen (Regierungsbezirk Stralsund).

Der heutige Regierungsbezirk Stralsund umfasst das alte Neuvorpommern und Rügen, das sind diejenigen Landesteile der Provinz, welche vom Jahre 1648 bis 1815 unter schwedischer Herrschaft standen und in denen sich in Folge dessen andere Rechtsgrundsätze entwickelt haben.

Das schwedische Wegerecht zeichnet sich durch eine Fülle von Reglements, Patenten und Verordnungen aus. Die wichtigsten dieser in Bezug auf den Träger der Wegebaulast sind:

a) der Landtagsabschied zu Wolgast vom 16. Dezember 1669, [24])
b) die Polizeiordnung im Herzogtum Vorpommern vom 18. Dezember 1672, revidiert und verbessert 1681, Kapitel 19, [25])
c) das Reglement betreffend Wegebesserung vom 21. Mai 1708, [26])

---

märkischen Stände vom 8. Juni 1652, in der Flecken-, Dorf- und Ackerordnung vom 16. Dezember 1702 und in einem vorläufig erlassenen Wegebesserungsreglement vom 23. März 1764. Der v. Kunow'sche Entwurf des Provinzialrechts der Neumark sagt hierüber: Städte, Flecken und Dörfer, sowie die Grundbesitzer sind die Landstrassen und öffentlichen Wege in guten Stand zu setzen und zu erhalten verpflichtet. Pr. V. Bl. Bd. 5 S. 345 f.

[22]) Pr. V. Bl. Bd. 5 S. 345.

[23]) O. V. G. Bd. 10 S. 221, 230 ff.

[23a]) v. Kunow, Provinzialrecht der Neumark § 664. L. v. Rönne, a. a. O. S. 528. Die in der Kurmark geltende Observanz, vermöge welcher die Vermutung dafür spricht, dass in Orten mit lassitischem Verhältnis der Grundherr das Material und den Arbeitslohn, die Gemeinde aber alle Dienste leistet, besteht nach der Auffassung v. Kunow's für die Neumark nicht. Pr. V. Bl. Bd. 9 S. 54.

[24]) I. C. Dähnert, Sammlung gemeiner und besonderer Pommerscher und Rügischer Landesurkunden, Gesetze, Privilegien, Verträge, Konstitutionen und Ordnungen. (Bd. I—III, Supl. Bd. I—IV 1765/1807. Stralsund) Bd. 1 S. 702.

[25]) I. C. Dähnert, a. a. O. Bd. 3 S. 378.

[26]) I. C. Dähnert, a. a. O. Bd. 3 S. 1056. No. 23. L. v. Rönne, a. a. O. S. 535 ff.

d) die Regierungsverordnung vom 14. August 1777 [27]) und
e) das Patent vom 13. Juli 1804. [28])

Diese völlig veralteten Verordnungen pp. bestehen grossen Teils noch heute zu Recht. Als Träger nach altem schwedisch-pommerschem Recht gelten die Grundherren, durch deren Eigentum die öffentlichen Wege laufen. [29])

Von Anfang des 18. Jahrhunderts an rechnet das schwedische Recht als Grundherrn jeden Besitzer eines Gutes, „er sei Eigner, Pfandträger oder Pächter". Im Gegensatz zum Wegerecht im alten preussischen Pommern kann also hier die Wegepolizeibehörde ihre Anordnung direkt dem Pächter eines Gutes gegenüber treffen: dieser Grundsatz findet sich auch in dem Entwurf des neuvorpommerschen Provinzialrechts, das Oberverwaltungsgericht hat ihn in einer Reihe von Entscheidungen bestätigt. [30])

Dass daneben die Wegepolizeibehörde sich auch an den Eigentümer des Gutes zu halten berechtigt, ist muss als selbstverständlich angesehen werden. Insbesondere dürfte dies geschehen, wenn es sich um eine Verbreiterung von öffentlichen Wegen handelt, da dem Pächter, wie das Oberverwaltungsgericht klar ausführt, nur das Nutzungsrecht an dem Pachtgegenstande, nicht die Verfügung über dessen Substanz, zusteht und er nicht gezwungen werden kann, das zur Verbreiterung des Weges erforderliche Gelände von dem Verpächter als Eigentum zu erwerben. [31])

Als Besonderheit des neuvorpommerschen Wegerechts ist die noch in der Jetztzeit zu Recht bestehende Nachbarhilfe anzusehen, wenn auch die moderne Verwaltungspraxis sie kaum noch kennt. Der Grundgedanke dieser Rechtskonstruktion geht dahin, falls der provinzialrechtlich verpflichtete Grundherr für die Wegeunterhaltung nicht leistungsfähig sei, die Nachbarn sowie die freien Leute auf dem Lande und auch die Pächter auf $1^1/_2$ Meilen Entfernung zur Wegehilfe heranzuziehen. Nachweisbar ist die Nachbarhilfe in Vorpommern schon in der vorschwedischen Zeit der Herzöge von Pommern-Wolgast. Es sagt der Landtagsabschied vom 10. März 1614, [32]) dass die Refektion und Besserung der Land- und anderen Wege, der Dämme und Brücken von den Grundherrn geschehen solle und, wenn diese in solchem Werke zu schwach, sollten die Benachbarten zu helfen schuldig sein. Dieser Grundsatz wiederholt sich in der ganzen schwedischen Zeit. [33]) Er erleidet in der Hauptsache nur die Einschränkung,

---

[27]) I. C. Dähnert, a. a. O. Supl. Bd. II S. 607. L. v. Rönne, a. a. O. S. 537 f.

[28]) L. v. Rönne, a. a. O. S. 542 ff. Das preussische A. L. R. von 1794 galt und gilt im Regierungsbezirk Stralsund nicht.

[29]) Die Gutsherren waren Eigentümer der ganzen Ortsfeldmark.

[30]) O. V. G. Bd. 10 S. 208 ff; Bd. 41 S. 250; Bd. 44 S. 290. Pr. V. Bl. Bd. 5 S. 348.

[31]) O. V. G. Bd. 41 S. 254; Bd. 13 S. 307 ff.

[32]) I. C. Dähnert, a. a. O. Bd. 1 S. 634. L. v. Rönne, a. a. O. S. 535.

[33]) So in den Verordnungen und Patenten von 1662, 1669, 1681, 1708 und 1777 u. a.

dass die Wegegeldberechtigten allein, ohne jede Unterstützung, die Wegebaulast zu tragen haben. [34]) Bei öffentlichen Wegen, die nur dem nachbarlichen Verkehr dienen, besteht kein Rückgriff auf die Vizinen.

Die Wegebaulast als Nachbarhilfe bietet für uns heute nur ein rechtshistorisches Interesse. Sie besteht zwar noch, gilt aber als veraltet. Nachweisbar sind 2 Fälle im Kreise Franzburg, in denen das bestehende Rechtsverhältnis auf den Grundsatz der Nachbarhilfe zurückzuführen sein dürfte. [35])

Die vorstehenden Ausführungen zeigen die Verschiedenartigkeit des pommerschen Rechts in Bezug auf die Träger der Wegebaulast. Diese provinziellen Rechtsnormen kommen jedoch in relativ seltenen Fällen rein zur Anwendung, da die Rechtslage durch besondere Titel des öffentlichen Rechts vielfach geändert wurde; ändernd wirkten insbesondere Observanz, Vertrag, Rezess, Wegegeldgerechtigkeit. Ueber die Rechtskonstruktion dieser wird an späterer Stelle zu sprechen sein, hier ist nur die Einwirkung derselben auf die Träger der Wegebaulast zu zeigen.

Tatsächlich tritt das eigentliche Provinzialrecht hinter diese Titel des öffentlichen Rechts weit zurück. In allen drei Gebieten des pommerschen Wegerechts ist eine völlige Verschiebung vor sich gegangen. [36]) So finden wir im Regierungsbezirk Stettin in vielen Gegenden eine Trennung der Unterhaltungslast zwischen Gut und Gemeinde durchgeführt; in einer Reihe von Kreisen werden die Wegelasten nicht nach der Grundsteuer (dem Korrelat des Hufenstandes), sondern wie kommunale Abgaben nach den Staatssteuern verteilt; in einigen Gegenden sind Bauern-, Kossäte-, Büdner-Anteile üblich, oder es bestehen besondere Bestimmungen über die Verteilung der Hand- und Spanndienste. Im Regierungsbezirk Köslin haben in den Gemeinden die angesessenen Wirte die Dienste zu leisten, in neuerer Zeit, auf Grund von Gemeindebeschlüssen, in der Regel nach den Staatssteuern. In den altritterschaftlichen Orten gibt der Gutsherr die Materialien und zahlt die Löhne, die Bauern leisten die Hand- und Spanndienste. Wenn eine Ortschaft Gut und Gemeinde umfasst, so hat entweder jeder Teil seine Wege gesondert zu unterhalten, oder ein Teil hat die ganze Wegebaulast zu tragen, oder es sind rezessmässig bestimmte Wege teils der Gemeinde, teils dem Gutsbesitzer zugewiesen, oder, wenn ein Weg die Grenze bildet zwischen Gut und Gemeinde, hat jeder Teil vorbehaltlich besonderer Bestimmungen den Weg bis zur Längenachse zu unterhalten. Ferner ist es in einigen Gegenden üblich, dass die Gemeinde zu unterhalten hat, während das Gut ohne besonderen

[34]) Ueber den Umfang der Nachbarhilfe siehe unten Seite 16.
[35]) Akten des Königl. Preuss. Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.
[36]) Akten des Königl. Preuss. Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Rechtsgrund einen bestimmten mässigen Prozentsatz beiträgt und Brückenholz liefert. Häufig gibt das Gut das Material und zahlt die Löhnung, während die Gemeinde die Dienste leistet. Diese letztere Ausgestaltung findet sich in zahlreichen Fällen im Kreise Dramburg in Abweichung von dem Gemeindeprinzip des neumärkischen Wegerechts Auch im Regierungsbezirk Stralsund bestehen in einer Reihe von Fällen abweichende lokale Observanzen oder Vereinbarungen: die Hofbesitzer der Gemeinden sind zur Unterhaltung verpflichtet, die Gemeinden unterhalten häufig fiskalische Wege oder Rittergutswege. Die Unterhaltung erfolgt vielfach nach Längenanteilen usw.

Die tatsächliche Ausübung der Wegebaulast bildet also in Pommern, wie überhaupt in Preussen, [37]) ein buntes Gemisch von Rechtssätzen. die, da sie häufig ungerecht und überaus hart auf einzelnen Pflichtigen ruhen, die Ursache mannigfacher Streitigkeiten abgeben.

III.

Die eigenartige Gestaltung der Wegebaulast in Pommern in Bezug auf den Wegebaupflichtigen erklärt sich aus der historischen Entwicklung; es ist daher diese in grossen Umrissen zu betrachten.

Anfänge eines Wegerechts tauchen in Pommern erst spät auf. Seit dem 12. Jahrhundert berichten Urkunden, dass zu den periodischen Dienstverrichtungen und Fronden der Bau von Brücken und Dämmen rechnete, [38]) andere Urkunden derselben Zeit sprechen von der Verleihung von Wegezöllen und Gasthäusern an den Landstrassen, [39]) also von einer Wegegeldgerechtigkeit im heutigen Sinne. Die geschichtliche Entwickelung des Wegerechts in Pommern lässt auf einen innigen Zusammenhang der Wegegeldgerechtigkeit und der Wegebaulast schliessen; Wegegeld zahlte der die Landstrassen benutzende fremde Kaufmann für Strassenbenutzung und Geleit, und ganz allmählich verband sich mit dieser Gerechtigkeit der Rechtsgedanke, dass, wer Wegegeld erhebe, auch die Pflicht habe, die Wege zu bessern und zu unterhalten [40]) Dieser Grundsatz wiederholt sich für Pommern in der ganzen Folgezeit.

---

[37]) Abgesehen von der Neuregelung der Wegebaulast in einigen Provinzen, z. B. Sachsen und Westpreussen.

[38]) F. v. Bilow, Geschichtliche Entwickelung der Abgabenverhältnisse in Pommern und Rügen. Greifswald 1843. S. 14 und S. 15.

[39]) Pommersches Urkundenbuch Bd. 1 Stettin 1868, Urkunden von 1140 und 1159, S. 12 und 24.

F. v. Dräger, Codex Pomeraniae Diplomaticus Bd. 1 Berlin 1768, No. 3, 4, 15 und 16.

[40]) Diese Rechtsentwickelung scheint im ganzen deutschen Reich vor sich gegangen zu sein, denn der Reichsabschied von 1235 c. 10 § 10 sagt: Alle, dye Zoll nement, auff wasser und auff Land, dye sollent den wegen und den prucken ihr Recht halten mit machen und mit zimmern. F. Schultz, Zum preussischen Wegerecht Paderborn 1893, S. 60. (Dick, Geschichte des deutschen Privatrechts, §§ 157, 163.)

Ueber die Art der Wegebau- und Unterhaltungslast finden sich keine genauen Vorschriften, es dürfte vielfach das Herkommen entscheidend gewesen sein.[41]) Gerade auf dem Gebiet des Wegerechts ist ein ungeschriebenes Gewohnheitsrecht zu allen Zeiten von grosser Bedeutung gewesen.

Das erste, mehr zusammenhängende gesatzte Recht finden wir für die Insel Rügen. Dort bestand ein eigenes Landrecht, welches etwa um das Jahr 1546 von dem fürstlichen Landvogt Matthaeus Normann niedergeschrieben wurde.[42]) Darin finden sich Vorschriften über die gemeinen Landwege, so u. a. das Verbot des „Unwegsammachens", das Verbot von Einrichtungen an Wegen, die den Verkehr gefährden könnten, das Verbot des Verlegens der Wege ohne fürstlichen „Consens". Ueber die Wegeunterhaltungslast heisst es nur: „Up beteringe der Landwege gift der Landvaget achtinge." Wer wegebaupflichtig ist sagt das Landrecht nicht.

Soweit eine Wegegeldgerechtigkeit nicht bestand, galt nach gemeinem Recht auf den Staatsstrassen der Fiskus (der Herzog), auf Markgenossenschafts-, bezw. städtischen, bezw. Gemeindewegen die betreffende Körperschaft als wegeunterhaltungspflichtig.[43]) Denselben Grundsatz spricht der Greifswalder Jurist Mevius in Anlehnung an die Bestimmungen einer im Jahre 1569 [44]) von den pommerschen Herzögen zu Wollin geschlossenen Erbvereinigung aus;[45]) im übrigen blieb das Herkommen entscheidend.

Vom 17. Jahrhundert an nimmt die rechtliche Regelung der Wegelasten eine ungleich festere Gestaltung an, deutlich zeigt sich die Tendenz, die Wegebaulast nach den jeweiligen Anforderungen des öffentlichen Verkehrs zu normieren. Dass die Fürsten und Landesobrigkeiten hierbei insbesondere die grossen Land- und Heerstrassen ins Auge fassten und anfangs nur diesen eine rechtliche Regelung zu teil werden liessen, ergibt sich aus

---

[41]) F. Schultz, a. a. O. S. 60

[42]) G. Frommhold, Das Rügische Landrecht des Matthaeus Normann. Stettin 1896. S. 7 ff

[43]) F. Schultz, a. a. O. S. 60.

[44]) J. C. Dähnert, a. a. O. Bd. 1 S. 265.

J. J. Moser, Von der Landeshoheit in Ansehung Erde und Wassers. Frankfurt und Leipzig 1773. S. 23 und 24. J. J. Moser weist den Wortlaut dieser Stelle in einen „Erbvertrag" von 1596; ein Erbvertrag ist 1596, so weit mir festzustellen möglich war, nicht geschlossen worden, vielmehr entstammt die Stelle der Erbvereinigung von 1569.

[45]) „Mit der Reparation und der Verbesserung der Landwege ist von Alters her es also gehalten, dass die Dämme und was sonst zur Notdurft der Strassen erfordert wird, auf den Pässen und Zollstätten von dem Landesfürsten und denen, so die Zollgerechtigkeit haben, vor den Stätten durch dieselbe, inwendig den Dörfern durch die Herrschaft und Einwohner, ausserhalb denen durch die benachbarte, welche des Weges sich gebrauchen, verfertigt, und beigeschafft; und wenn die Wege mangelhaft und gebrechlich befunden, haben, alter Gewohnheit nach, die Nachbarn in den Kirchspielen in solcher Zeit des Jahres, wenn sie von dem Ackerbau abgekommen, sich zusammengethan, über die Verbesserung sich vereinigt, darauf communibus opibus et sumtibus was nötig, angefangen und verfertiget."

der Bedeutung dieser Strassenzüge für die Heeresbeförderung und Sicherung des Landes.

Durch das Aussterben der beiden Herzogsgeschlechter in Pommern (Pommern-Stettin und Pommern-Wolgast) fand 1648 eine Teilung der Herzogtümer statt derart, dass der grössere Teil dem Kurfürstentum Brandenburg, der kleinere aber fruchtbarere Teil dem Königreich Schweden einverleibt wurde. Beide Staatsgewalten haben sich der inneren Verwaltung Pommerns eifrig angenommen und so gut es die Verhältnisse gestatteten, auch dem Wegewesen und dem Wegerecht ein reges Interesse zugewandt Ein Teil des schwedischen Pommerns fiel 1720, der Rest — das heutige Neuvorpommern und Rügen — 1815 an Preussen. [46])

Trotz der Verschiedenartigkeit der Regierung, der Bevölkerung, der Boden- und Verkehrsverhältnisse hat sich in beiden Landesteilen der Rechtsgrundsatz entwickelt als wegebaupflichtig, sofern Wegegeld nicht erhoben würde, den Grundherrn anzusehen. Dies ist in einer grösseren Anzahl von Verordnungen, Patenten, Rescripten, Reglements etc. ausgesprochen. [47]) Wenn die Wegebaulast in den für das preussische Pommern gegebenen Patenten vom 17. November 1692 [48]) der Obrigkeit jeden Ortes, vom 28. Juli 1706 [49]) der Herrschaft des Grundes und in dem Edikt vom 6. Mai 1709 [50]) dem Adel auferlegt wird, so ist auch hier mit Sicherheit anzunehmen, dass die Bezeichnungen „Obrigkeit" (hier wohl Gerichtsobrigkeit), „Herrschaft des Grundes" und „Adel" dieselben Rechtssubjekte, nämlich die Eigentümer des Grund und Bodens, meinen. [51]) Der Grundbesitz war zu damaliger Zeit in den Händen des Adels und dieser übte auf dem Lande in grossem Umfange die Gerichtsobrigkeit aus.

Den gesteigerten Anforderungen des Verkehrs auf den öffentlichen Wegen konnten allmählich viele Grundherren nicht mehr gerecht werden, dazu kam, dass die schweren Kriege des 18. Jahrhunderts gewaltige Wegelasten mit sich brachten. Das schwedisch-pommersche Recht griff auf die oben besprochene Nachbarhilfe zurück, um die Wegebau- und Unterhaltungs-

---

[46]) Durch Kgl. Verordnung vom 30. Agril 1815 wurden der Provinz Pommern ferner die bisher neumärkischen Kreise Dramburg und Schivelbein, sowie einige kleine westpreussische Enklaven einverleibt.

[47]) Für das preussische Pommern vergl.: die Verordnungen pp. von 1692, 1706, 1709, 1752; für das schwedische Pommern: die Landtagsabschiede von 1614, 1662, 1669 und die Verordnungen pp. von: 1670, 1672, 1681, 1688, 1701, 1702 und zahlreiche andere. S. Drucksachen des Abgeordnetenhauses a. 1875 No. 24 S. 39 ff. und A. Germershausen, a. a. O. 3. Aufl. Bd. 1 S. 287 f.

[48]) D. F. Quickmann, Ordnung oder Sammlung der in dem Königlich Preussischen Herzogtum Pommern und Fürstentum Camin bis zu Ende des 1747ten Jahres publizierten Edikten, Mandaten, Rescripten pp. Frankfurt a. O. 1750. S. 1282.

[49]) derselbe, S. 1282.

[50]) derselbe, S. 1283.

[51]) Drucksachen des Abgeordnetenhauses von 1875. No.24 S. 39 ff.

pflichtigen zu stützen; dies war in Anbetracht der grösseren Leistungsfähigkeit der dortigen Grundherren möglich. Die Lage der Grundherren in den preussischen Teilen Pommerns war eine wesentlich schlechtere — der Staat war in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts genötigt, mit finanzieller Unterstützung wiederholt Beihilfe zu leisten, [52]) er erkannte unter Friedrich Wilhelm II. die dringende Notwendigkeit einer ausreichenden Wegebesserung an, erhöhte die Geldmittel für den Wegebaufonds und erklärte, (Kabinettsorder vom 13. Januar 1788) „dass es Aufgabe der Landespolizei sei, die Hauptkommerzialstrassen in möglichst guten Stand zu setzen.“ [53])

Das Allgemeine Landrecht von 1794 vertrat die gleiche Rechtsauffassung, es legte dem Staat die Pflicht auf, für die Land- und Heerstrassen in Bezug auf Unterhaltung der Sicherheit und Bequemlichkeit zu sorgen. (A. L. R. § 11 II 15) Auf das pommersche Wegerecht wirkte das Landrecht nur in ganz geringem Umfange ein. Es befasst sich eingehend nur mit den Land- und Heerstrassen und erklärt ausdrücklich, dass es keine Geltung besitzen wolle, sofern andere, frühere Gesetze oder Spezialgesetze genauere Bestimmungen über einzelne Materien schon getroffen hätten; [54]) somit blieb das alte Provinzialrecht rechtsgültig. [55])

Im Laufe des 19. Jahrhunderts ist eine erhebliche Wandelung auf dem Gebiete des öffentlichen Wegerechts vor sich gegangen, die zurückzuführen ist auf die gesamte Rechtsentwickelung in diesem Zeitraum, insbesondere die Stein-Hardenberg'sche Gesetzgebung. Von wesentlicher Bedeutung war die Regelung der gutsherrlich-bäuerlichen Verhältnisse zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Die alten Verpflichtungen der Fron- und Lassbauern wurden abgelöst; in Form von Rezessen, Ablösungsverträgen usw. wurden die bisherigen Lasten betreffend die öffentlichen Wege verteilt und geregelt und soweit dies nicht geschah, entwickelte sich eine dauernde Uebung anerkannter Rechtsnormen heraus, die Gewohnheitsrecht wurden. Dazu kam, dass der Verkehr im Laufe des 19. Jahrhunderts einen gewaltigen Umfang annahm. Die Wegebaulast wurde zu einer schweren Bürde des Pflichtigen, dessen Kräfte oft zu schwach waren, seinen Pflichten nachzukommen. Diese verschiedenen Momente führten dazu, dass sich in den einzelnen Gebieten des Landes, anpassend an die lokalen

---

[52]) Akten des Königlich Geheimen Staatsarchivs zu Berlin, sowie des Königlichen Staatsarchivs zu Stettin
(Akten des Generaldirektoriums vom Jahre 1788 ff.)

[53]) R. Stadelmann, Preussens Könige in ihrer Tätigkeit für die Landeskultur. Publik. a. d K. preuss. Staatsarchiven. Leipzig 1885. S. 56.

[54]) Patent wegen Publikation des neuen allgemeinen Landrechts für die preussischen Staaten vom 5. Februar 1794. No. II und III. A. L. R. § 15 II 15.

[55]) Also auch für die Land- und Heerstrassen liegt die Unterhaltungslast, entgegen den Normen des A. L. R., in Pommern den Grundherrn ob. L. v. Rönne, a. a. O. S. 534.

Verhältnisse, ein besonderes Recht entwickelte, ohne Rücksicht auf Einheitlichkeit und klare Gestaltung. Der preussische Staat versuchte es daher wiederholt — seine Bemühungen können wir durch das ganze Jahrhundert verfolgen — das Wegerecht für die preussische Monarchie neu zu regeln durch den Erlass der Allgemeinen Wegeordnung. [56]) Eine Fülle wertvollen, bedeutsamen Materials ist von vielen Seiten zu diesem Zweck zusammen getragen worden, ohne dass es gelungen wäre, diese Materie für die ganze Monarchie einheitlich zu gestalten. In den einzelnen Landesteilen hatten sich zu verschiedenartige Rechtsnormen herausgebildet, als dass sich ohne sehr grosse Härten diese durch Einführung eines gemeinen Wegerechts hätten umstossen lassen. Soweit sich die Notwendigkeit einheitlicher Grundsätze ergab, bildeten sich solche aus der Verwaltungspraxis heraus, bestätigt und gefestigt durch die Rechtsprechung der höchsten Gerichtshöfe, insbesondere des preussischen Oberverwaltungsgerichts.

Neuerdings hat die preussische Staatsregierung Versuche unternommen, für die einzelnen Provinzen besondere Wegeordnungen in Gesetzesform zu schaffen, in welche die Grundsätze des modernen Rechts hineingearbeitet sind und die den Vorteil einer einheitlichen Gestaltung und einer klaren Durchführung wichtiger Rechtssätze haben. Bisher ist dies gelungen für die Provinz Sachsen, (Gesetz vom 11. Juli 1891)[57]) und Westpreussen (Gesetz vom 27. September 1905). [58]) Der Entwurf einer Wegeordnung für Pommern [59] wurde im Jahre 1893 vom Provinzialtag abgelehnt. [60])

---

[56]) Vergl. F. Schultz, a. a. O. S. 66 ff.
[57]) G. S. S. 316.
[58]) G. S. S. 357.
[59]) Gemeinsam mit den Provinzen Westpreussen, Brandenburg und Schlesien.
[60]) Verhandlungen des Provinziallandtages der Provinz Pommern vom 17. März 1893.

II. Kapitel.

Der Umfang der Wegebaulast.

An der Spitze des ganzen Verwaltungsrechts steht die Frage: „Was dient dem Staate? Was dient dem Gemeinwohl?"

Wenn wir nun untersuchen wollen, wie weit rechtlich sich der Umfang der Wegebaulast zu erstrecken habe, so können wir darauf antworten, dass in erster Reihe das Interesse der Allgemeinheit, das öffentliche Verkehrsbedürfnis massgebend sein muss. Die Gesetze, Verordnungen, Anordnungen usw. sind lediglich aus Gründen des Verkehrsbedürfnisses erfolgt, einzig und allein dies wird die Wegepolizei berechtigen und verpflichten, Anordnungen zu treffen, Gebote und Verbote zu erlassen.

Auch für Pommern lässt sich aus der ganzen historischen Entwickelung der Rechtsgrundsatz ableiten, dass die Forderungen des öffentlichen Verkehrs und der öffentlichen Sicherheit für den Umfang der Wegebau- und Unterhaltungslast massgebend sein sollen. Dieser Grundsatz ergiebt sich aus der rechtlichen Natur der öffentlichen Wege, in den Urkunden und Verordnungen vom 13. bis 18. Jahrhundert wird er häufig ausgesprochen oder als selbstverständlich hingestellt. Freilich haben die verschiedenen Zeiten ganz verschiedene Anforderungen an die öffentlichen Wege gestellt; dass diese Anforderungen sich mehr und mehr steigerten, brachte die Entwickelung des Verkehrs mit sich. So ist es interessant zu verfolgen, dass bis ins 17. und 18. Jahrhundert hinein die Gesetzgebung noch eingehende technische Vorschriften gab, in welcher Weise die schlechten Wege zu bessern seien. Diese Handhabung musste der Gesetzgeber vom Ende des 18. Jahrhunderts an fallen lassen, da der Verkehr je nach den verschiedenen lokalen Verhältnissen ganz verschiedene Anforderungen an die Beschaffenheit der Wege stellte. Der Staat überliess es nunmehr dem freien Ermessen der Verwaltungsbehörden, Verordnungen und Verfügungen über den Umfang der Wegebaulast entsprechend dem öffentlichen Verkehrsbedürfnisse zu geben.

Die Bestimmungen der Reglements aus dem 17/18. Jahrhundert in Bezug auf den Umfang der Wegebaulast sind mit ganz geringen Ausnahmen als völlig veraltet anzusehen. Hierher rechnen die sehr eingehenden Vorschriften über die technische Seite der Wegebesserung, die Vorschriften über Anwendung von Faschinen, Sand, Sägespänen, Knüppeln, Steinen usw.: [1])

[1]) § 14 Wegereglement vom 25. Juni 1752.

diese Bestimmungen sind rein reglementarischer Natur, [2]) sie bezeichnen nicht die Grenzen der Wegebaulast des Pflichtigen. [3])

Für das Geltungsgebiet des pommerschen Wegereglements vom 25. Juni 1752 ist lediglich noch massgebend der in Art. 9 dieses Reglements ausgesprochene Grundsatz, dass die gemeinen Wege, Dämme und Brücken von dem Pflichtigen, sei es auf Grund des Gesetzes oder besonderer rechtlicher Abmachung, „nach natürlicher Billigkeit in brauchbaren Stand gesetzet und darin erhalten werden sollen". Hieraus erhellt, dass der Umfang der Wegebaulast, wie wir dies oben als allgemeinen Grundsatz aufgestellt haben, nach dem Masse der notwendig zu befriedigenden Anforderungen des öffentlichen Verkehrs und der öffentlichen Sicherheit sich bestimmt. Dass die Wegepolizeibehörde bei ihren Anordnungen nur das unbedingt notwendige, wie es sich auf dem billigsten Wege beschaffen lässt, zu fordern vermag, geht aus der Bestimmung des Reglements „nach natürlicher Billigkeit„ [4]) hervor. Von den übrigen Bestimmungen betreffend Hinterpommern ist nur noch hervorzuheben, dass das Aufstellen von Wegweisern, die Beseitigung von Verkehrshindernissen und das Freihalten der Wege als öffentliche Wegebaulast anzusehen ist. Die Land- und Heerstrassen sollen mindestens 30 Fuss breit sein, die öffentlichen Wege eine Mindestbreite haben, so „dass 4 Pferde bequem nebeneinander gehen können", die Brücken sollen mit Geländer versehen und 16 Fuss breit sein.

Zur Wegebaulast nach dem schwedisch-pommerschen Recht gehört vor allem die Baulast von Brücken und Dämmen, ein sehr alter Rechtssatz, der sich erklärt aus dem teilweise sumpfigen Terrain Neuvorpommerns, das zu gewissen Jahreszeiten vielfach nur auf Steindämmen zu passieren war: dazu rechnet ferner die Hergabe des Grund und Bodens für Neuanlegung und Verbreiterung der öffentlichen Wege nebst Zubehör. [5]) Der Pflichtige hat die auf seinem Fundo befindlichen Wege, Dämme und Brücken in einem „passablen, unzerrissenen und unzerbrochenen Zustande zu erhalten, auch zu dem Ende die den Weg verderbenden Gewässer durch Gräben abzuleiten, alle ausgefahrenen Tiefen und Grüfte alljährlich auszufüllen und wiederherzustellen". [6]) Soweit es das Interesse des öffentlichen Verkehrs fordert, hat der Pflichtige die Kommunikationswege mit Bäumen zu bepflanzen. [7]) Er ist ferner verpflichtet, das Material für den Wegebau zu liefern, die nötigen Hand- und Spanndienste zu leisten, Wege und Gräben bei Schneeverwehungen zu reinigen.

---

[2]) O. V. G. Bd. 4 S. 250 ff.

[3]) O. V. G. Bd. 4 S. 256. Th. Ackermann, Die Wegebaulast im Geltungsbereich des A. L. R. Breslau 1890. 2. Aufl. S. 50.

[4]) Pr. V. Bl. Bd. 6 S. 205.

[5]) Pr. V. Bl. Bd. 7 S. 351.

[6]) Verordnung der Kgl. Regierung zu Stralsund vom 14. August 1777. L. v. Rönne, a. a. O. S. 537.

[7]) O. V. G. Bd. 13 S. 307 ff. Pr. V. Bl. Bd. 9 S. 22.

Die Breite der Land- und Postwege wird auf 3—4 Ruten normiert, auf Rügen soll der königliche Landweg 21 Fuss, die sonstigen Dorf- und Landwege 9 Fuss breit sein [8])

Eigentümlich den schwedischen Landesteilen ist das Recht der Nachbarhilfe. Dieser Grundsatz geht dahin, dass derjenige Wegebaupflichtige, welcher kein Wegegeld erhebt und der leistungsunfähig oder zu schwach ist, um die Wegebaulast allein ordnungsmässig durchzuführen, bei den Nachbarn Unterstützung finden muss. In sehr eingehender Weise hat das Reglement von 1777 [8a]) die Nachbarhilfe geregelt. Ein jeder Eigner und Besitzer hat die Materialien zur Wegebesserung, wie Steine, Sand und Holz, sofern sie auf seinem Felde vorhanden, selbst zu liefern. Sollten Steine und Sand auf dem pflichtigen Grunde fehlen, so sind die Besitzer der nächst anliegenden Felder verpflichtet, beides zu verabfolgen. Arbeitslöhne zur Herstellung der Dämme, Gräben und Brücken sind alleinige Last des Wegebaupflichtigen. Von den zu seiner Hilfe herangezogenen Nachbarn dürfen nur Fuhren und Handarbeiten gefordert werden; die Helfenden haben in der Regel den Holzbedarf zur Besserung zu verlangen. Jeder Nachbar hat den Abfluss des durch Abzugsgräben von den Wegen abzuleitenden Wassers auf eigene Kosten „in suo“ zu bewirken.

Keines Nachweises bedarf es, dass diese provinzialrechtlichen Normen über den Umfang der Wegebaulast völlig unzureichend sind. Als Ergänzung entwickelten sich daher aus der Verwaltungspraxis heraus, insbesondere seit der Reorganisation der Verwaltungsbehörden in Preussen, eine Anzahl einheitlicher Rechtsgrundsätze, die heute als wesentlicher, gesetzlicher Inhalt der gemeinen Wegebaulast bei den Verwaltungsbehörden und in der Judikatur anerkannt sind. Diese Grundsätze haben ihren Ausdruck gefunden in den Wegeordnungen, die in letzter Zeit in Gesetzesform für die Provinzen Sachsen und Westpreussen gegeben wurden.

Der Umfang der Wegebaulast im Einzelfalle bestimmt sich — mangels besonderer Vorschriften — nach dem Maasse der notwendig zu befriedigenden Anforderungen an den öffentlichen Verkehr und die öffentliche Sicherheit. [9]) Bei Festsetzung der Wegebauleistungen hat die Wegepolizei nicht nur die objektive Nützlichkeit des Baues, sondern auch alle übrigen der Obhut der Polizei anvertrauten öffentlichen Interessen, insbesondere auch die Leistungsfähigkeit des Wegebaupflichtigen zu berücksichtigen. Die Wegebaulast soll niemals zu Leistungen von solcher Höhe

---

[8]) Verordnung vom 30. Januar 1754. I. C. Dähnert, Neueste Grundgesetze der Staatsverfassung in Pommern und Rügen, Königlich Schwedischen Anteils. Greifswald 1757 S. 656 ff.

[8a]) Siehe oben Seite 15. Anmerkung 6.

[9]) O. V. G. Bd. 2 S. 263 ff. Pr. V. Bl. Bd. 6 S. 212; Bd. 17 S. 7; Bd. 27 S. 856 ff.

führen, dass dadurch die wirtschaftliche Existenz des Wegebaupflichtigen bedroht wird. [10])

Diese drei Sätze hat das Oberverwaltungsgericht in wiederholten Fällen an die Spitze der ganzen Rechtsprechung betreffend die Wegebaulast gestellt. Diese Grundsätze entsprechen auch ganz der öffentlich-rechtlichen Natur dieser Last. Sie zeigen uns den gewaltigen Unterschied zwischen öffentlichem und privatem Recht. Es soll gefordert werden, was das öffentliche Verkehrsbedürfnis notwendig erfordert. Nicht mehr, nicht weniger! Es soll aber auch die wirtschaftliche Kraft des Einzelnen berücksichtigt werden, die wirtschaftliche Existenz des Pflichtigen darf nicht bedroht oder gar zu Grunde gerichtet werden. Man achte auf die grundverschiedene Auffassung im Gegensatz zum Privatrecht. Ruht auf jemand eine privatrechtliche Last, so hat er dieser nachzukommen, gleichgültig, ob er leistungsfähig ist oder nicht. Ja, der Berechtigte wird im Falle der Leistungsschwäche in der Regel seinen Anspruch verfolgen bis aufs äusserste, eventl. bis zur Vernichtung der wirtschaftlichen Existenz des Pflichtigen. Wir sehen ein, dass der Staat dies nicht darf. Der Staat darf unmöglich den Einzelnen wirtschaftlich ruinieren, um sich oder das Gemeinwohl zu bereichern. Der Staat hat aber auch die Aufgabe, die verschiedenen öffentlichen Interessen in Berücksichtigung zu ziehen und den wichtigeren vor den weniger bedeutsamen den Vorzug zu geben. Es dürfen z. B. einer nachweislich leistungsschwachen Gemeinde nicht so hohe Wegebaulasten auferlegt werden, dass sie ihren Schullasten nicht mehr zu genügen vermag.

Nötig erscheint es, auf den Umfang der Wegebaulast im einzelnen näher einzugehen; [11]) derselbe lässt sich gliedern nach

---

[10]) O. V. G. Bd. 5 S. 226; Bd. 7 S. 258; Bd. 9 S. 230 f; Bd. 15 S. 304; Bd. 26 S. 213; Bd. 29 S. 224 ff; Pr. V. Bl. Bd. 2 S. 289; Bd. 6 S. 115.

[11]) Die Normen der westpreussischen Wegeordnung vom 27. September 1905 (G. S. S. 357), die den heutigen Stand der Rechtsauffassung in der preussischen Monarchie wiedergeben, lauten:

(§ 10): Die Wegebaulast begreift, vorbehaltlich der näheren Bestimmungen dieses Gesetzes, die öffentlich-rechtliche Verbindlichkeit in sich
1. die Wege anzulegen, zu verlegen und einzuziehen;
2. die Wege dem Verkehrsbedürfnis entsprechend zu unterhalten, zu verbreitern und zu verbessern;
3. Verkehrshindernisse auf den Wegen zu beseitigen;
4. die durch Anlegung, Verbreiterung, Verbesserung, Verlegung und Einziehung von Wegen, sowie durch Umwandlung von Privatwegen in öffentliche, gesetzlich begründete Entschädigung zu gewähren.

(§ 11): Die Wegebaulast erstreckt sich in gleicher Weise auf die Zubehörungen der Wege.

(§ 5): Als Zubehörungen der Wege gelten alle zur Vollständigkeit zum Schutz und zur Sicherheit der Wegeanlage und ihrer Benutzung nötigen Anstalten und Vorrichtungen, namentlich Brücken und Fähren über die nicht schiffbaren Teile von Gewässern, Furten, Durchlässe, Gräben, Entwässerungsanstalten, Böschungen, Baumpflanzungen, Schutzgeländer, Wegweiser, Warnungstafeln und

4 Gruppen:

1. Anlegung von Wegen,
2. Unterhaltung der Wege,
3. Beseitigung von Verkehrshindernissen,
4. Entschädigung für Entziehung oder Beschränkung von Eigentum bezw. Rechten Dritter.

1. Anlegung von Wegen.

Die Herstellung eines neuen Weges in einer allen öffentlichen Interessen entsprechenden Weise ist als öffentlich rechtliche Wegebaulast aufzufassen, sofern ein unabweisbares Verkehrsbedürfnis die Herstellung einer neuen Wegeanlage erheischt.[12]) Eine Einschränkung erleidet dieser Grundsatz insofern, als bei der Forderung nach einer neuen Wegeanlage die Herstellungskosten berücksichtigt werden müssen. Diese Kosten könnten so bedeutend sein, dass von einem im Interesse des öffentlichen Verkehrs sehr wünschenswerten Wegebau aus Gründen der Gerechtigkeit Abstand zu nehmen ist.[13]) Die Aufwendungen des Pflichtigen sollen in einem gerechten Verhältnis zu dem Vorteil stehen, den der öffentliche Verkehr davon haben dürfte; auf die Leistungsfähigkeit des Wegebaupflichtigen muss ferner Rücksicht genommen werden.[14])

Die gleichen rechtlichen Vorbedingungen, welche für die Neuanlegung eines öffentlichen Weges zur Anwendung kommen, kommen in Frage für die Forderung der Wegepolizeibehörde auf Umwandlung eines Privatweges in einen öffentlichen Weg, oder Verlegung eines bestehenden Weges, oder Umwandlung von beschränkt öffentlichen Wegen[14a]) in völlig offene Wege.

Zur Neuanlegung bezw. Verlegung eines Weges ist die Beschaffung des Grund und Bodens, soweit solcher für den Weg und das Zubehör desselben erforderlich ist, notwendig. In welcher Weise die Beschaffung erfolgt, ob im Wege des privat-

---

dergleichen, sowie alle zur Verhütung oder Beseitigung nachteiliger Folgen der Wegeanlage erforderlichen Vorrichtungen.

(§ 12): Die Wegebaulast begreift nicht in sich:

1. die Anlegung und Unterhaltung von Anstalten und Vorrichtungen, welche einem der Wegeanlage fremden Zwecke dienen;
2. die Beleuchtung der Wege;
3. innerhalb der Städte und ländlischen Ortschaften die Schneeräumung und die Reinigung der Strassen und Plätze.

[12]) O. V. G. Bd. 2 S. 244, 226 ff; Bd. 5 S. 222, 224, 226; Bd. 9 S. 227; Bd. 10 S. 213 f; Pr. V. Bl. Bd. 7 S. 115; Bd. 8 S. 316. O. Just a. a. O. S. 37. Die Anlage von Chausseen scheidet aus, da nach preussischem Recht der Chausseebau nicht zur Wegebaulast rechnet.

[13]) O. V. G. Bd. 5 S. 222, 226.

[14]) Pr. V. Bl. Bd. 2 S. 289.

[14a]) S. unten S. 42.

rechtlichen Erwerbes oder der Zwangsenteignung ist für das Prinzip der Wegebaulast gleichgültig. Ist es dem Wegebaupflichtigen nicht möglich, das erforderliche Land vertraglich zu erwerben, so gewähren ihm die Bestimmungen des Enteignungsgesetzes vom 11. Juli 1874 [15]) die Möglichkeit, das Land zu erhalten. Der Gesetzgeber scheint den Weg des Privatvertrages als den normalen anzusehen, er gibt die Möglichkeit einer privatrechtlichen Vereinbarung auch dann noch, wenn das Enteignungsverfahren schon eingeleitet ist.

2. Unterhaltung der Wege.

Unter der Wegeunterhaltung versteht man die Erhaltung eines Weges und seines Zubehörs in einem ordnungsmässigen, dem Verkehrsbedürfnis und der Verkehrssicherheit entsprechenden Zustande. Hierzu rechnen auch Erneuerung, Verbesserung und Umbau. [16])

Die Wegepolizeibehörde ist befugt, in bezug auf den Weg und sein Zubehör jede ihr nötig scheinende Befestigungsart und Einrichtung, z. B. Bekiesung, Beschotterung, Bepflasterung, ja selbst einen chausseemässigen Ausbau zu fordern, ohne dass der öffentliche Weg dadurch zur Chaussee würde. [17]) Dabei ist die ursprüngliche Anlage eines Weges oder die bisherige Art der Unterhaltung für die Forderung der Wegepolizeibehörde irrelevant; diese ist auch nicht gebunden durch alte provinzielle Verordnungen reglementarischer Natur. Die Anordnungen der Wegepolizeibehörde gelten lediglich für die derzeitige Verkehrslage, sie werden sich mit der Steigerung des Verkehrs erhöhen, weit hinausgehend über das Mass dessen, was die Verwaltungsbehörde von dem einzelnen Pflichtigen bisher gefordert hat, sie können aber bei Rückgang des Verkehrs wesentlich eingeschränkt oder gänzlich aufgehoben werden. [18]) Eingeengt wird die Verwaltungsbehörde durch die Pflicht, bei ihrer Anforderung diejenige Befestigungsart zu wählen, durch welche das Verkehrsbedürfnis auf die billigste Weise befriedigt wird. [18a])

Es kann nicht Aufgabe dieser verwaltungsrechtlichen Studie sein, alle irgend möglichen Fälle der Unterhaltung einzeln aufzuzählen, vielmehr ist es der Zweck, die leitenden Gesichtspunkte des geltenden Wegerechts herauszuschälen, wie sich solche in der Verwaltungspraxis und Judikatur der letzten Jahrzehnte gebildet haben Nur die wichtigsten Grundsätze betreffend die Wegeunterhaltung sollen hier Platz finden. Zur Unterhaltungslast

---

[15]) G. S. S. 321.
[16]) O. Just, a. a. O. S. 39 f.
[17]) Pr. V. Bl. Bd. 13 S. 130.
[18]) O. V. G. Bd. 28 S. 204.
[18a]) S. oben S. 15 und S. 17.

gehört auch die im Interesse des Verkehrs notwendige Verbreiterung der Wegeanlage, gehören ferner alle Massnahmen, die auf eine Entwässerung und Trockenlegung des öffentlichen Weges gerichtet sind, insbesondere durch Anlegung von Gräben, Röhren usw. Dabei ist hier zu erwähnen, dass die Verpflichtung des Wegebaupflichtigen nur dahin geht, die Feuchtigkeitsmassen, welche die Wegeanlage schädigen könnten, vom Wege abzuleiten — nicht kann es zur Wegebaulast der Regel nach gehören, Massnahmen für die Abflüsse benachbarter Grundstücke zu treffen.[19]) Die Sicherheit des Verkehrs auf den Wegen aufrecht zu erhalten, rechnet hierher,[20]) z. B. geeignete Einrichtungen, die ein gefahrvolles Abkommen vom Wege verhindern sollen,[21]) wie schützende Steinreihen, Pfähle oder Baumpflanzungen.[22]) Auch gegen die den öffentlichen Verkehr gefährdenden Einwirkungen benachbarter Grundstücke hat der Wegebaupflichtige einzuschreiten Einen drohenden Bergrutsch durch entsprechende Einrichtungen abzuhalten, eine Gefährdung des öffentlichen Weges infolge Abbruches durch Wasser mittelst Sicherung des schadhaften Bollwerks oder Herstellung von Uferschutzwerken etc. abzustellen, gehört nach der Rechtsprechung der höchsten Gerichtshöfe zur öffentlichen Wegebaulast, gleichgültig ob die Eingriffe des Wegebaupflichtigen innerhalb oder ausserhalb der Grenzen des öffentlichen Weges erfolgen müssen.[23]) Die Pflicht zu solchen im Verkehrsinteresse notwendigen Leistungen würde jedoch dem Wegebaupflichtigen nur insoweit zufallen, als sie nicht vermöge einer speziellen Norm des öffentlichen Rechts einem Dritten auferlegt ist.[24]) Der Wegebaupflichtige würde die Herstellung eines Uferschutzwerkes von sich ablehnen können, wenn der angrenzende Fluss ein öffentlicher ist und nachgewiesen werden kann, dass eine solche Anlage im Schiffahrtsinteresse geboten erscheint, damit der Fluss nicht verflache und dadurch die Sicherheit und das Verkehrsbedürfnis der Schiffahrt beeinträchtigt werden.[25])

Eine besondere Stelle nimmt das Zubehör am öffentlichen Wege ein. Unter Zubehör versteht man alle zur Vollständigkeit,

---

[19]) Wohl aber können die Anlieger das private Recht erworben haben, Abwässer in die Wegegräben zu leiten, auch kann dies polizeilich geordnet sein. Vergl. A. Germershausen, a. a. O. 3. Aufl. Bd. 1 S. 42.

[2]) v. Kamptz & Delius, a. a. O. Bd. 1 S. 261.

[21]) Pr. V. Bl. Bd. 7 S. 228

[22]) Eine in der Provinz Pommern bestehende Eigentümlichkeit ist bei dem Verkehr im Winter über das zugefrorene Haff zu bemerken. Sofern ein derartig vorübergehend benutzbarer Weg dem öffentlichen Verkehr auf dem Eise dient, hat der Pflichtige Sicherheitsanlagen gegen die Gefährdung des Verkehrs durch Spalten und Löcher zu treffen. Vergl. A. Germershausen, a. a. O. 3. Aufl. Bd. 1 S. 68.

[23]) Pr. V. Bl. Bd. 5 S. 110; Bd. 10 S. 314; Bd. 14 S. 550 f; Bd. 23 S. 537. O. V. G. Bd. 10 S. 178 ff; Bd. 17 S. 291, 307 ff; Bd. 18 S. 225 ff; Bd. 46 S. 286 ff.

[24]) Pr. V. Bl. Bd. 10 S. 314.

[25]) O. Just, a. a. O. S. 23.

zum Schutz und zur Sicherheit der Wegeanlage und ihrer Benutzung nötigen Anstalten und Vorrichtungen.[26]) Von Wichtigkeit sind hier die Brücken. Als eine Brücke gilt, nach einer vom Reichsgericht anerkannten Definition, die bauliche Ueberspannung einer Bodenvertiefung, zumeist einer Wasserrinne, um eine passierbare Verbindung zwischen den beiden gegenüberliegenden Rändern herzustellen.[27]) Nach allgemein für Preussen anerkannten Rechtssätzen gelten Brücken über Privatflüsse[28]) als integrierende Bestandteile des öffentlichen Weges, sie unterliegen in der Regel der öffentlichen Wegebaulast,[29]) es sei denn, dass besondere Rechtstitel einen anderen Pflichtigen nennen.[30])

[6]) Dazu gelten: Brücken und Fähren über die nicht schiffbaren Teile von Gewässern, Furten, Durchlässe, Gräben, Entwässerungsanstalten, Böschungen, Baumpflanzungen, Schutzgeländer, Wegweiser, Warnungstafeln.

[27]) Pr. V. Bl. Bd. 2 S. 400.

[28]) Brücken über öffentliche Flüsse, (solche, die von Natur schiffbar sind) gelten nicht als Teil des öffentlichen Weges, sie werden vielmehr als selbständige Verkehrsanstalten angesehen, deren Unterhaltungslast in der Regel demjenigen obliegt, der die Nutzung des Flusses daselbst hat, also meistens dem Staate als Fiskus. A. Germershausen, a. a. O. 3. Aufl. Bd. 1 S. 301 (vergl. die dort angegebene Literatur) und S. 432. O. V. G. Bd. 12 S. 243 ff. Bd. 22 S. 183 f, 193. Bd. 33 S. 268 ff. Bd. 42 S. 206. Bd. 45 S. 297. Der Fiskus ist in seinen Entschliessungen, ob und wohin er eine Brücke über einen öffentlichen Fluss legen will, völlig unabhängig. (O. V. G. Bd. 18 S. 226). Insbesondere wird diese Frage praktisch bei einer Höherlegung der Brücke aus Schiffahrtsinteressen. Zwar erfolgen die Brückenarbeiten auf Kosten des Fiskus, doch liegt dem Wegebaupflichtigen die Last ob, die Anfuhrrampen vom Wege zur Brücke, die den Verkehr hinüberleiten und die nach den Entscheidungen des O. V. G. in der Regel als Teil des öffentlichen Weges gelten, (O. V. G. vom 21. November 1891. Bd. 33 S. 268. Bd. 40 S. 268. Pr. V. Bl. Bd. 10 S. 47) umzubauen. (O. V. G. Bd. 33 S. 268; Bd. 35 S. 294. Pr. V. Bl. Bd. 10 S. 47; Bd. 20 S. 280.) Der Wegebaupflichtige würde sogar die zur Errichtung von Notbrücken erforderlichen Rampen herstellen müssen. (O. V. G. Bd. 40 S. 268.)

An dieser Stelle sehen wir, dass durch den Fiskus dem Wegebaupflichtigen indirekt Auflagen von erheblicher Bedeutung gemacht werden können, es dürften somit die allgemein anerkannten Grundsätze von der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Wegebaupflichtigen hierbei in Anwendung kommen. Neben den öffentlichen Interessen des Verkehrs würden die wirtschaftlichen Interessen der Beteiligten Berücksichtigung finden müssen.

Dass der Staat in seiner Eigenschaft als brückenunterhaltungspflichtiger Fiskus der Ueberwachung der Wegepolizei untersteht, ist m. E. als selbstverständlich anzunehmen. (O, V. G. Bd. 18 S. 227. Pr. V, Bl. Bd. 11 S. 253.) Auch der Ortspolizeibehörde muss die Befugnis zustehen, einzuschreiten, sofern sicherheitspolizeiliche Gesichtspunkte in Frage stehen. (O. V. G. Bd. 18 S. 225. Pr. V. Bl. Bd. 13 S. 28.) Im modernen Rechtsstaat hat sich der Staat unter das Gesetz gestellt. Die Aufsichtsorgane der Selbstverwaltung, denen der Staat als Imperator ihre polizeilichen Befugnisse delegiert hat, haben ihre Aufgaben durchzuführen, gleichgültig, ob der Wegebaupflichtige eine Privatperson oder der Fiskus ist.

[29]) Th. Striethorst, Archiv für Rechtsfälle, die zur Entscheidung des Kgl. Obertribunals gelangt sind. Bd. 8 S. 355. Pr. V. Bl. Bd. 5 S. 28 und 140; Bd. 17 S. 361 ff; A. L. R. § 54 II 15.

[3]) Falls ein Brückengeldberechtigter vorhanden ist, würde nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen diesem die Wegebaulast obliegen. Pr. V. Bl. Bd. 22 S. 179.

Die Wegepolizeibehörde darf lediglich sachliche Leistungen fordern, sie kann nicht von dem Wegebaupflichtigen die Anstellung und Unterhaltung eines organisierten Wegebaupersonals, z. B. die Anstellung von Wegewärtern fordern.[31]) Sie hat ferner auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse Rücksicht zu nehmen, sie kann für einzelne Arbeiten gewisse Fristen ansetzen und soll gemäss § 417 II 7 des A. L. R. zur Zeit der Saat und Ernte, ausser in Fällen dringender Not, von dem Landmanne keine Wegebaudienste verlangen.[32])

3. Beseitigung von Verkehrshindernissen.

Die Wegebaulast begreift in sich die Beseitigung von Verkehrshindernissen, gleichgültig ob solche durch Naturereignisse oder durch menschliches Tun oder Unterlassen herbeigeführt werden. Was als Verkehrshindernis anzusehen ist, darüber hat nach freiem Ermessen die Wegepolizeibehörde zu befinden. Die Beseitigung von Schnee ist nur soweit als Wegebaulast anzusehen, als dieser tatsächlich auf den öffentlichen Wegen den Verkehr hindert.[33]) Die Beleuchtung der öffentlichen Wege rechnet ausnahmsweise nur dann hierher, wenn es sich um Beseitigung von (bezw. Hinweis auf) Gefahren aus einem abnormen Zustande des Weges oder seiner Umgebung handelt.[34]) Die polizeimässige Beleuchtung und Reinigung der Strassen gehört nicht hierher.

4. Entschädigung.

Bei Ausübung der Wegebau- und Unterhaltungslast werden oft das öffentliche Interesse und das Privateigentum kollidieren; der Wegebaupflichtige muss vermöge der ihm obliegenden öffentlich-rechtlichen Last im öffentlichen Interesse in die Privatrechtsphäre des Einzelnen hineingreifen, Privateigentum oder private Rechte beschränkend oder entziehend. Das Privateigentum muss den Beschränkungen des öffentlichen Verkehrs weichen. Als allgemeiner Rechtsgrundsatz gilt hier, dass Entschädigung denjenigen Rechtssubjekten zu leisten ist, deren Eigentum oder deren individuelle Rechte[35]) nachweislich geschädigt wurden;

[31]) Pr. V. Bl. Bd. 22 S. 468 f.

[32]) Wenn das A. L. R. in § 418 II 7 die Saatzeit auf 4 Wochen und die Erntezeit auf 6 Wochen angibt, so dürfte dies für die Regelung der Wegebaulast nicht unbedingt bindend sein; massgebend müssen auch hier die örtlichen Verhältnisse bleiben. (O. V. G. Bd. 15 S. 294 ff. v. Kamptz, a. a. O. Bd. 3 S. 47 f.)

[33]) Pr. V. Bl. Bd. 6 S. 52; Bd. 7 S. 158; Bd. 12 S. 188; Bd. 25 S. 168.

[34]) Pr. V. Bl. Bd. 2 S. 12. O. V. G. vom 16. Juni 1880. F. Schultz, a. a. O. S. 85. O. V. G. Bd. 1 S. 269; Bd. 9 S. 200.

[35]) Es müssen subjektive Rechte verletzt sein, gleichgültig ob dinglicher oder obligatorischer oder öffentlich-rechtlicher Natur. Die Störung oder Entziehung des Gemeingebrauchs hat nicht schon einen Entschädigungsanspruch im Gefolge.

diese Entschädigung ist publizistischer Natur, sie zu leisten gilt als Wegebaulast.

Durch E. G. zum B. G. B. Art. 109 sind die landesrechtlichen Vorschriften über die im öffentlichen Interesse erfolgende Beschränkung des Eigentums oder Entziehung oder Beschränkung von Rechten unberührt geblieben; für Preussen kommen, soweit der Wegebaupflichtige nicht privatrechtlich zur Einigung gelangt, die Grundsätze des Enteignungsgesetzes vom 11. Juli 1874 [36]) in Verbindung mit § 150 des Gesetzes über die Zuständigkeit der Verwaltungs- und Verwaltungsgerichtsbehörden vom 1. August 1883 [37]) zur Anwendung. [38]) Die Feststellung der Entschädigung erfolgt durch die Verwaltungsbehörden, derem freien Ermessen es untersteht, was enteignet werden soll. Gegen die Feststellung der Entschädigungssumme durch die Behörde steht den Beteiligten, also in erster Reihe dem bisherigen Eigentümer und dem Wegebaupflichtigen, der Rechtsweg zu. [39]) Es ist an dieser Stelle der Zivilrichter ein Rechtsschutzorgan des Untertans gegenüber der Verwaltung.

Wir erkennen an diesem Gebiet die eigenartige und schwierige Stellung der Verwaltungsbehörde. Nicht starre Dogmen oder bis ins einzelne festgesetzte Rechtsnormen hat sie zur Anwendung zu bringen — die Wegepolizeibehörde, und mit ihr ein grosser Teil unseres Verwaltungsapparates, ist durch den Gesetzgeber in erheblichem Umfange mit einer weitgehenden Ermessensfreiheit ausgestattet, die ihr ermöglicht, sich dem beweglichen Körper des täglichen Lebens anzupassen.

---

[36]) G. S. S. 221.

[37]) G. S. S. 237.

[38]) A. Germershausen, a. a. O. 3. Aufl. Bd. 1 S. 777. O. Just, a. a. O. S. 40 f.

[39]) Ueber die Grundsätze der preussischen Verwaltungspraxis betreffend die Entschädigung vergl. das oben zitierte Enteignungsgesetz, sowie O. Stölzel, Rechtsweg und Kompetenzkonflikt in Preussen, Berlin 1901 S. 262 ff. A. Germershausen, a. a. O. 3. Aufl. Bd. 1 S. 124, 762—778 und die daselbst genannte Literatur.

III. Kapitel.

Begründung und Endigung der Wegebaulast.

I. Begründung.

Die Wegebaulast ergibt sich aus den Anforderungen des Gemeingebrauchs, sie ist eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung, die, da das Privatrecht regelmässig nur das Verhältnis von Privatpersonen untereinander regelt, nur dem öffentlichen Recht untersteht und öffentlich-rechtlich zu begründen ist. [1])

Die Begründung oder Endigung eines öffentlichen Weges begründet bezw. endigt ausnahmslos die öffentlich-rechtliche Wegebaulast.

Für die Begründung der Wegebaulast kommen zunächst die allgemeinen Quellen des deutschen Verwaltungsrechts (nämlich Gesetz, Verordnung, Autonomie und Gewohnheitsrecht) in Frage. Neben diesen Rechtsquellen sind einige besondere Titel des öffentlichen Rechts geeignet, eine Begründung, Modifizierung oder ein Erlöschen der Wegebaulast herbeizuführen.

Von den Rechtsquellen bietet das Gewohnheitsrecht (insbesondere die Observanz) für die vorliegende Studie ein Interesse, da gerade das Wegerecht durch das Bestreben, sich den lokalen Verhältnissen möglichst anzupassen, für die Bildung gewohnheitsrechtlicher Normen Gelegenheit bot.

In keinem Gesetz finden wir eine Definition der Observanz. Nach der ständigen Entscheidung der höchsten Gerichtshöfe ist sie ein lokales (partikulares) Gewohnheitsrecht, welches für eine bestimmt umgrenzte Gemeinschaft, eine bestimmte Klasse oder einen Inbegriff von Personen durch gleichmässige, langdauernde Uebung entstanden ist. [2])

---

[1]) Es sei denn, dass Titel des Privatrechts ausdrücklich gesetzlich hierzu berufen sind. Pr. V. Bl. Bd. 9 S. 90 und 261. O. Just, a. a. O. S. 6.

[2]) Ueber die Stellung des O. V. G. zur Observanz vergl. besonders: G. Anschütz, Allgemeine Begriffe und Lehren des Verwaltungsrechts nach der Rechtsprechung des O. V. G. im Pr. V. Bl. Bd. 22 No. 7 (Festnummer zum 25 jährigen Bestehen des O. V. G.) S. 86 ff. Pr. V. Bl. Bd. 7 S. 116. O. V. G. Bd. 12 S. 273 ff. O. Just, a. a. O. S. 76. Die Rechtsauffassung Otto Mayers (Deutsches Verwaltungsrecht, Leipzig 1895 Bd. 1 S. 132), dass die Entstehung von Gewohnheitsrecht für die Verwaltung durch die allgemeinen Grundsätze unseres öffentlichen Rechtes von selbst ausgeschlossen ist, wird von dem O. V. G. wie auch der herrschenden Meinung der deutschen Verwaltungsrechtswissenschaft nicht geteilt.

Die Observanz ist somit eine Quelle objektiven Rechtes. [3]) Sie hat die gleiche rechtliche Kraft wie ein Gesetz, [4]) sie dient nicht zur Begründung individueller Rechte zwischen einzelnen Subjekten, [5]) sie regelt vielmehr nur die Rechtsverhältnisse einer aus mehreren Rechtssubjekten bestehenden Gemeinschaft. Diese Gemeinschaft braucht kein korporativer Verband zu sein, [6]) es ist auch nicht notwendig, dass die unter den Beteiligten bestehende Gemeinschaft eine rechtliche ist; [7]) als Grundlage einer Observanz genügt auch eine tatsächliche örtliche Gemeinschaft [8])

Die Uebung dieser gewohnheitsrechtlichen Normen muss eine langdauernde gewesen sein. Sie muss eine Reihe gleichmässiger Handlungen während eines längeren Zeitraumes darstellen; [9]) es muss sich die Ueberzeugung einer rechtlichen Notwendigkeit (opinio necessitatis) gebildet haben [10]) und es darf bei dieser Ueberzeugung kein rechtlicher oder tatsächlicher Irrtum der Uebenden bestimmend gewesen sein. [11]) Die Praxis der Verwaltungsbehörden ist keine geeignete Grundlage für die Bildung von Observanzen. [12])

---

[3]) O. V. G. Bd. 8 S. 231; Bd. 12 S. 275 f. Pr. V. Bl. Bd. 4 S. 24; Bd. 6 S. 134 und 158.

[4]) Pr. V. Bl. Bd. 9 S. 461. O. V. G. Bd. 16 S. 297.

[5]) O. V. G. Bd. 8 S. 231. R. G. Bd. 30 S. 200. O. V. G. Bd. 12 S. 273 ff; Bd. 31 S. 196. Pr. V. Bl. Bd. 7 S. 416. Th. Ackermann, a. a. O. S. 16. Für die Bildung subjektiven Rechtes kommen spezielle Titel des öffentlichen Rechts in Frage, von denen an späterer Stelle die Rede sein wird.

[6]) Von seiten der Theorie wurde dies bisher vielfach angenommen. Vgl. Dernburg, Preussisches Privatrecht. 5. Aufl. Bd. 1 S. 40, dagegen s. u. Anmerkung 8.

[7]) Einen durch rechtliche Gemeinschaft verbundenen Personenkreis sieht Otto Mayer (a. a. O. Bd. 1 S. 133) als Vorbedingung für die Bildung von Observanzen an. Das O. V. G. vertritt in feststehender Rechtsprechung eine andere Auffassung. Vergl. Anmerkung 8:

[8]) Diese ist in der Regel schon in einem wirtschaftlichen (nachbarlichen) Interesse gewisser Rechtssubjekte an dem Zustande des Weges zu erblicken, also in dem Verhältnis zwischen Gutsherrschaft und Gemeinde, zwischen mehreren Gemeinden, zwischen der Gemeinde und einzelnen ihrer Mitglieder. O. V. G. Bd. 12 S. 275 ff; Bd. 13 S. 289; Bd. 16 S. 290 ff; Bd. 33 S. 300 f; Bd. 31 S. 194 ff, 196; Erk v. 30. September 1897; Pr. V. Bl. Bd. 8 S. 121; Bd. 9 S. 6; Bd. 25 S. 438. G. Anschütz, a. a. O. im Pr. V. Bl. Bd. 22 S. 88. R. G. Bd. 11 S. 212; Bd. 33 S. 240, 242; A. Germershausen, a. a. O. 3. Aufl. Bd. 1 S. 457 ff und die daselbst genannte Literatur.

[9]) Pr. V. Bl. Bd. 2 S. 174; Bd. 9. S. 6 und 101; Bd. 19 S. 166. O. V. G. Bd. 5 S. 159; Bd. 7 S. 158; Bd. 13 S. 297; Bd. 16 S. 282.

[10]) Pr. V. Bl. Bd. 9 S. 6 f; Bd. 10 S. 185, 295; O. V. G. Bd. 5 S. 160; Bd. 7 S. 146, 157; Bd. 13 S. 296; Bd. 14 S. 252 f und 296; Bd. 16 S. 283 und 294; Bd. 20 S. 184 f.

[11]) O. V. G. Bd. 13 S. 252 f, 283; Bd. 15 S. 105 und 229 f, Bd. 17 S. 289; Bd. 20 S. 185; Bd. 21 S. 210; Bd. 23 S. 126 und 131, 156; Bd. 25 S. 110; Bd. 34 S. 252; Bd. 39 S. 207. R. G. Erk. vom 28. Oktober 1880. Pr. V. Bl. Bd. 2 S. 271; Bd. 10 S. 185. Ein Irrtum, der keinen wesentlichen Einfluss auf die Rechtsüberzeugung gehabt hat, steht der Rechtsgültigkeit der Observanz nicht entgegen. R. G. Bd. 2 S. 184 ff; Bd. 12 S. 292 ff. O. V. G. v. 30 September 1885. Pr. V. Bl. Bd. 7 S. 29; Bd. 9 S. 439.

[12]) O. V. G. Bd. 22 S. 100.

In der Judikatur finden wir eine verschiedene Auslegung der Frage, ob sich Observanzen auch noch nach Erscheinen des Allgemeinen Landrechts bilden können. Das Reichsgericht hat in einem Urteil des IV. Zivilsenats vom 20. Februar 1882 ausdrücklich dahin erkannt, dass der § 60 der Einleitung zum Allgemeinen Landrecht die Bildung einer dem Pommerschen Wegereglement von 1752 widersprechenden Observanz für die Zeit nach Emanation des Landrechts ausschliesse, das Wegereglement vielmehr die Verteilung der Wegebaulast prinzipal und als erschöpfende Rechtsquelle regele. [13]) Die neuere Rechtsprechung hat diesen Standpunkt verlassen. Insbesondere vertritt das Oberverwaltungsgericht die Auffassung, dass die Bildung von Observanzen auch nach Inkrafttreten des Allgemeinen Landrechts zulässig sei. [14]) Das Oberverwaltungsgericht stützt sich auf die einschränkende Bemerkung des Reglements (§ 9): „sofern nicht ein anderes rechtlich ausgemachet ist", es versteht hierunter auch das, worüber die Beteiligten von altersher einig sind, also das Herkömmliche. Das aus amtlichen Quellen und nach Anhörung der Verwaltungsbehörden und Landesgerichte bearbeitete Provinzialrecht des Herzogtums Alt-, Vor- und Hinterpommern (Stettin 1835) nennt die Wegeunterhaltungspflicht nach dem Reglement ausdrücklich als die „in der Regel" geltenden Normen; auch hieraus ist zu schliessen, dass abweichende Observanzen zulässig sind.

Auch das Provinzialrecht der früher neumärkischen Kreise sowie von Neupommern und Rügen lässt die Observanz als Quelle öffentlichen Rechts zu. [15])

Die Observanz wurde dadurch von grosser Wichtigkeit für die öffentliche Wegebaulast, dass sich aus ihr gewohnheitliche Rechtsnormen zwischen Gutsherrschaft und bäuerlichem Besitz entwickeln konnten, also zwischen Personengruppen, welche eine enge Interessengemeinschaft in Bezug auf die Unterhaltungslast öffentlicher Wege verband. Die Regelung der gutsherrlich-bäuerlichen Verhältnisse durch die Landeskulturgesetzgebung zu Anfang des 19. Jahrhunderts schuf erst feste Grenzen zwischen dem Gemeinde- und dem Gutsbezirk; wohl bildeten sich im Anschluss an diese Gesetzgebung durch Rezesse, Erbpachtverträge usw. geschriebene Rechtsnormen heraus, solange und soweit diese aber fehlten, bezw. die Wegebaulast nicht ausreichend regelten, war die Bildung gewohnheitsrechtlicher Normen eine notwendige Ergänzung der unklaren Rechtsverhältnisse.

---

[13]) Pr. V. Bl. Bd. 3 S. 273.

[14]) O. V. G. Erk. vom 27. Mai 1885 und 27. September 1893.

[15]) Pr. V. Bl. Bd. 6 S. 242; Bd. 7 S. 117; Bd. 9 S. 461. O. V. G. Bd. 16 S. 296. Provinzialrecht für die Neumark, v. Kunow § 664. Verordnung der Regierung Stralsund vom 14. August 1777. L. v. Rönne, a. a. O. S. 527 ff.

Als Quelle objektiven Rechts kann eine Observanz gesetzliche wie auch sonstige Rechtsätze (z. B. ortsstatutarischer Natur) abändern. [16]) Sie bildet sich praeter und contra legem. [17])

Als Quelle objektiven Rechts findet die Observanz für eine Gemeinde auch z. B. auf die durch Neubau oder Eingemeindung hinzukommenden Strassen Anwendung, bezw. sofern sie sich nur für einzelne Wege oder Strassenstrecken gebildet hat, [18]) muss sie sich auch von selbst auf eventl. neu angebaute Teile derselben erstrecken. [19])

Eine bestehende Observanz ist nichts unabänderliches; ihr Fortbestehen hängt von denselben Voraussetzungen ab, die ihr Entstehen bedingten. [20])

Neben den Quellen des Verwaltungsrechts sind für die Begründung der öffentlich-rechtlichen Wegebaulast eine Reihe besonderer Titel des öffentlichen Rechts, also gewisse Rechtsgeschäfte, von Bedeutung, so u. a. Vertrag, Rezess, Wegegeldgerechtigkeit, Uebernahme der Wegebaulast der Wegepolizeibehörde gegenüber und gewisse Verwaltungsakte. Auf diese speziellen Rechtstitel ist es nötig näher einzugehen.

1. A. Der Vertrag.

Unter einem Vertrage versteht man im allgemeinen ein Rechtsgeschäft, zustande kommend durch Willenseinigung und Willensbindung mehrerer Rechtssubjekte über ihre Rechte und Pflichten gegeneinander oder gegen Dritte. Der Begriff des Vertrages gehört nicht nur dem Privatrecht an, er findet sich, wie verschiedene andere Titel des Privatrechts, auch im öffentlichen Recht. [21]) Der Vertrag kann Rechte begründen wie auch aufheben, er ist also für Begründung und Endigung der Wegebaulast von wesentlichem Einfluss.

Dabei ist zu scheiden zwischen dem privat-rechtlichen und öffentlich-rechtlichen Vertrage. Während im Privatrecht völlige Vertragsfreiheit der einzelnen Rechtssubjekte besteht, fehlt diese dem öffentlich-rechtlichen Vertrage. Der Begriff desselben ist zur Zeit im deutschen Verwaltungsrecht noch nicht völlig geklärt

---

[16]) O. V. G. Bd. 9 S. 69; Bd. 13 S. 295.

[17]) Treffend hebt das O. V. G. in einem Erkenntnis vom 30. Oktober 1888 (Pr. V. Bl. Bd. 10 S. 185) hervor, dass gerade die Abweichung von dem, was gemeinen Rechtes ist, ein Gewohnheitsrecht (also auch die Observanz) zur Existenz bringe.

[18]) Dies ist zulässig. Vergl. O. V. G. Bd. 16 S. 296 f. Th. Ackermann, a. a. O. S. 17.

[19]) A. Germershausen, a. a. O. 3. Aufl. Bd. S. 462. Eingehender Literaturnachweis siehe daselbst Anmerkung No. 36.

[20]) O. V. G. vom 21. Mai 1898. Kunze & Kautz. Die Rechtsgrundsätze des Königl. Preuss. O. V. G. Berlin 1905. Bd. 2 S. 341. Die Observanz unterliegt der selbständigen Prüfung des Revisionsgerichts. Pr. V. Bl. Bd. 2 S. 174; Bd. 9 S. 108.

[21]) O. Stölzel, a. a. O. S. 47.

und viel umstritten; als feststehend ist anzusehen, dass der öffentlich-rechtliche Vertrag nur ausnahmsweise vorkommt und auf ausdrückliche Genehmigung des Gesetzgebers begründet sein muss. [22])

Man könnte den öffentlich-rechtlichen Vertrag definieren als eine Willenseinigung und Willensbindung mehrerer Rechtssubjekte über ein auf öffentlichem Recht beruhendes, schon bestehendes Verhältnis, welches kraft ausdrücklicher, gesetzlicher Ermächtigung der vertraglichen Regelung überlassen worden ist. [23]) Massgebend ist, dass die Willenseinigung erfolgte in einem durch Gesetz vorgezeichneten Rahmen über ein den Parteien unabhängig vom Vertrage schon an sich obliegendes, öffentlich-rechtliches Verhältnis; der Vertragsinhalt muss völlig oder doch teilweise durch öffentliche Rechtsnormen festgelegt sein. [24]) [25])

Ein Vertrag, der geschlossen würde zwischen Personen, die in Bezug auf das vertragliche öffentlich-rechtliche Verhältnis nicht als öffentlich-rechtlich Verpflichtete anzusehen sind, würde ein privatrechtlicher sein und den Normen des Privatrechts unterstehen. [26])

Sofern durch Gesetz der Vertrag des öffentlichen Rechts besonderen Formvorschriften oder sonstigen Voraussetzungen unterworfen ist, dürfte im Zweifelsfalle von deren Befolgung die Rechtsgültigkeit desselben abhängig sein. [27])

Oeffentlich-rechtliche Verträge dienen ihrer Bestimmung gemäss zweifellos zur Begründung bezw. Modifizirung einer öffentlich rechtlichen Wegebaulast, die von Seiten der Wegepolizeibehörde anerkannt werden muss.

Schwieriger liegt die Frage in Bezug auf den privatrechtlichen Vertrag, geschlossen zwischen dem öffentlich-rechtlichen Wegebaupflichtigen und einem anderen Rechtssubjekt. Im allgemeinen kann als Regel gelten, dass, solange diese Verträge rein auf dem Boden des Privatrechts ruhen, sie keinen Einfluss auf das öffentliche Recht haben. Der Rechtssatz: „publicum ius privatorum pactis mutari non potest" muss in erster Reihe

---

[22]) K. Goez. Die Verwaltungsrechtspflege in Württemberg, Tübingen und Leipzig 1902 S. 130.

[23]) Vergl. dazu die Begriffsmerkmale bei: O. Stölzel, a. a. O. S. 47. K. Goez, a. a. O. S. 130, 136, 140. Reger, Entscheidungen Bd. 2 S. 443; Erg. Bd. 2 S. 173.

[24]) Reger, Entscheidungen Bd. 14 S. 430.

[25]) Als ein öffentlich-rechtlicher Vertrag ist beispielsweise der nach württembergischem Steuergesetz zulässige Vertrag zwischen den Steuerbehörden und den Gastwirten über die Höhe des sogenannten Umgelds anzusehen. Wirtschaftsabgabengesetz vom 4. Juli 1900. Art. 2. K. Goez, a. a. O. S. 131 f.

[26]) Reger, Entscheidungen Bd. 2 S. 443 f. Dass für den öffentlich-rechtlichen Vertrag die Normen des B. G. B. nicht anzuwenden sind, ist selbstverständlich. Pr. V. Bl. Bd. 17 S. 435. K. Goez, a. a. O. S. 159 f.

[27]) K. Goez, a. a. O. S. 159.

massgebend bleiben. Ein Pachtvertrag beispielsweise, durch welchen der Verpächter dem Pächter die Wegebaulast überträgt, würde privatrechtlich zweifellos rechtens sein, auf Grund dieses Vertrages würden im Rechtswege sich Ansprüche erheben lassen; [28]) die öffentlich-rechtliche Seite der Wegebaulast würde er nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen nicht berühren, der Wegepolizeibehörde gegenüber wäre lediglich der öffentlich-rechtlich Verpflichtete verhaftet; ein rein privatrechtliches Abkommen muss für sie regelweise bedeutungslos bleiben. [29]) Allerdings kann die öffentlich-rechtliche Quelle, aus der die Wegebaulast fliesst, erklären, dass sie auch privatrechtliche Verträge zur Aenderung der Wegebaulast als rechtsgültig anerkennen wolle. Und dies ist von seiten des pommerschen und neumärkischen Wegerechts geschehen; [30]) privatrechtliche Verträge erlangen hier öffentlich-rechtliche Wirksamkeit durch die Zustimmung der zuständigen Wegepolizeibehörde. [31]) So würde ein Erbpachtvertrag als publizistischer Titel die öffentliche Wegeunterhaltungslast von dem verpachtenden Fiskus, als Eigentümer der Domänen, auf den Erbpächter übertragen können, sofern die Genehmigung des Regierungspräsidenten erfolgt ist. [32])

B. Die Vereinbarung. [33])

Wahrend wir im Vertrage den Einzelwillen mehrerer Rechtssubjekte finden, der auf Befriedigung; entgegengesetzter Interessen gerichtet ist, stellt die Vereinbarung die Willenseinigung von Rechtssubjekten dar, gerichtet auf Befriedigung

---

[28]) O. Stölzel, a. a. O. S. 48 u. 236.

[29]) Pr. V. Bl. Bd. 10 S. 131 u. 164; Bd. 28 S. 31.

[30]) Für den Geltungsbereich des Wegereglements von 1752 vergl. Entsch. des Obertribunals Bd. 66 S. 193. O. V. G. Bd. 9 S. 79, Bd. 47 S. 241. v. Kamptz, a. a. O. Bd. 3 S. 191, 257 u. 267. Pr. V. Bl. Bd. 9 S. 472. Für das neupommersche Wegerecht vergl. die Polizeiverordnung von 1672/1681. (I. C. Dähnert, a. a. O. Bd. 3 S. 379), sowie den Entwurf des neuvorpommerschen Provinzialrechts Teil V §§ 1588 und 1589. Pr. V. Bl. Bd. 10 S. 48. O. V. G. Bd. 20 S. 239 ff, wo weitere Literatur angegeben ist.

Für die früher neumärkischen Kreise Dramburg und Schivelbein: L. v. Rönne, a. a. O. S. 528, dagegen aber: Pr. V. Bl. Bd. 20 S. 203 f.

[31]) O. V. G. Bd. 9 S. 80; vergl. ferner Bd. 30 S. 268; Bd. 32 S. 245. Pr. V. Bl. Bd. 9 S. 472; Bd. 10 S. 131; Bd. 16 S. 423; Bd. 20 S. 203. v. Kamptz & Delius, a. a. O. Bd. 1 S. 241 f. A. Germershausen, a. a. O. 3 a. Bd. 1 S. 292, 452.

[32]) Die Genehmigung durch die zuständige Abteilung der Regierungsbehörde (Abt. für Domänen und Forsten) erscheint nicht genügend, da der zustimmenden Verwaltungsbehörde die Wahrnehmung der wegepolizeilichen Interessen obligen muss. (Pr. V. Bl. Bd. 9 S. 61; Bd. 20 S. 203; Bd. 24 S. 7. v. Kamptz a. a. O. Bd. 3 S. 260. 2 Erg. Bd. S. 356. O. V. G. Bd. 45 S. 242.)

[33]) Mit dieser Rechtsform hat sich die Theorie des öffentlichen Rechts in letzter Zeit mehrfach beschäftigt. Ich verweise auf die grundlegenden Ausführungen bei H. Triepel, Völkerrecht und Landesrecht 1899 S. 49 ff; G. Jellinek, System der subjektiven öffentlichen Rechte, 2. Aufl. Tübingen 1905 S. 203 ff. G. Anschütz, a. a. O. im Pr. V. Bl. Bd. 22 S. 88 ff.

gemeinsamer Interessen. Juristisch wesentlich ist der Vereinbarung, dass sie im öffentlichen Recht regelmässig als einheitlicher, rechtsbildender Gesamtwille in die Erscheinung tritt, herbeigeführt durch übereinstimmende Erklärung aller Mitglieder einer Interessengemeinschaft und bestimmt, die Rechtsverhältnisse dieser zu regeln. [34])

Wir müssen bei der Vereinbarung wie beim Vertrage scheiden nach der öffentlich-rechtlichen und nach der privatrechtlichen Seite hin. [35]) Sofern der Gesamtwille der Interessen-

[34]) G. Anschütz erblickt in der Vereinbarung eine Quelle des Verwaltungsrechts, ein Seitenstück zur Observanz einerseits und Autonomie (d. h. korporativen Satzungsgewalt) andererseits (Pr. V. Bl. Bd. 22 S. 88 f), die er eingehend gegeneinander abgrenzt. Die Vereinbarung stellt nach Anschütz keine vertragsmässige Abmachung dar, sondern die Kundgebung eines Gemeinwillens, der über den einzelnen steht — den Befehl einer wenngleich unvollkommenen, unorganisierten Verbandsgewalt. Anschütz rechnet zur Vereinbarung vornehmlich die Regulierungsrezesse zwischen Gutsherrschaft und Gemeinde sowie die sonstigen im Auseinandersetzungsverfahren ergehenden Rezesse und die Abgabenverteilungspläne im Dismembrationsverfahren. In zweiter Linie rechnet er auch die Vereinbarung in dem von mir definirten Sinne dahin.

Als eine Rechtsquelle im eigentlichen Sinne ist die Vereinbarung bezw. der Rezess m. E. nicht anzusehen, da aus ihr nicht selbständig Recht fliesst. Es handelt sich bei dem Rezess um ein ausdrücklich durch den Gesetzgeber normiertes, öffentlich-rechtliches Verhältnis zwischen Interessenten bestimmter Art, denen die Verordnung vom 20. Juni 1817 und das Gesetz vom 3. Januar 1845 eine Sonderstellung eingeräumt haben. Keine Quelle objektiven Rechts ist die Vereinbarung (der Rezess), sondern ein besonderer Rechtstitel. Nicht beliebige, faktische Interessen irgend einer unorganisierten Personengemeinschaft stehen in Frage, sondern durch Gesetz vorgezeichnete, unter bestimmten Voraussetzungen der Vereinbarung überlassene Regulierungen zwischen gewissen Personengruppen und Gemeinden. Dem steht nicht entgegen, dass das Oberverwaltungsgericht den bestätigten Rezess zwischen Gutsherrschaft und Gemeinde als einen Teil des öffentlichen Rechts der Gemeinde, als „zu einem Teil der Ortsverfassung geworden" ansieht. (O. V. G. Bd. 4 S. 112 f; Bd. 7 S. 138. Pr. V. Bl. Bd. 22 S. 89). Denn der Gesetzgeber hat diese Ausnahme ausdrücklich geschaffen, um gewisse Verhältnisse innerhalb des gesatzten Rechts der Vereinbarung durch vorgezeichnete Interessentengruppen zu überlassen.

Dabei wäre es unrichtig, die Vereinbarung als Observanz ansehen zu wollen. Beide haben wohl verschiedene Merkmale gemeinsam (z. B. lokales Geltungsgebiet, Regelung derselben Rechtsmaterien wie Kirchenbau-, Schul-, Wegebaulasten, Wasserrecht), ihr Hauptunterschied besteht aber darin, dass die Observanz als ungeschriebenes Gewohnheitsrecht aus sich selbst durch gleichmässige, langdauernde Uebung unter opinio necessitatis der betr. Personengemeinschaft entstanden ist, eine Quelle objektiven Rechts bildet, ohne individuelle Rechte zu begründen, während die Vereinbarung auf gesetzlicher Ermächtigung beruht und der Bildung individueller Rechte eine geeignete Grundlage bietet. Die Scheidung von Anschütz, dass die Observanz ungeschriebenes Recht darstellt, während die Vereinbarung dem geschriebenen Rechte angehört, trifft zu, kommt jedoch erst in zweiter Reihe. Auch als autonome Satzung ist die Vereinbarung nicht anzusehen, da jene ein organisiertes, korporatives Gemeinwesen, einen Selbstverwaltungskörper (Gemeinde, Kommunalverband) voraussetzt, solche aber keine Vorbedingung der Vereinbarung sind. Vergl. die eingehenden Untersuchungen von G. Anschütz a. a. O. S. 88 ff.

[35]) Jellinek, a. a. O. 2. Aufl. S. 207 f.

gemeinschaft dahingeht, ein allen Mitgliedern obliegendes öffentlich-rechtliches Verhältnis gemeinsam zu regeln und dies Verhältnis durch ausdrückliche, gesetzliche Ermächtigung einer Regelung der Pflichtigen überlassen ist, lässt sich von einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung sprechen. [36]) Vereinbarungen hingegen, die geschlossen werden zwischen Personen, die nicht als öffentlich-rechtlich Verpflichtete anzusehen sind, würden als privatrechtliche gelten und den Normen des Privatrechts unterstehen; sie können als Titel öffentlichen Rechts nur Anwendung finden, wenn die Rechtsquelle, auf der die betreffende Materie beruht (z. B. provinzielles Wegerecht), auch privatrechtliche Vereinbarungen (Verträge) zur Aenderung der Wegebaulast rechtsgültig anerkennt. Derartige Vereinbarungen privatrechtlicher Natur bedürfen zu ihrer öffentlich-rechtlichen Gültigkeit der Zustimmung der Wegepolizeibehörde.

Beispiele für öffentlich-rechtliche Vereinbarungen finden sich in der preussischen Gesetzgebung mehrfach. So gestattet die Wegeordnung für die Provinz Sachsen vom 11. Juli 1891 in § 17 und die Wegeordnung für die Provinz Westpreussen vom 27. September 1905 in § 19, dass über die Regelung der gemeinschaftlichen Unterhaltung von Grenzwegen, Grenzbrücken oder Grenzdurchlässen eine Vereinbarung unter den Beteiligten getroffen werden kann. [37]) Eine Vereinbarung ist z. B. jede Vereinigung von Gemeinden (Gutsbezirken) zu Wegebauverbänden.

2. Der Rezess [38])

Ein Rezess wird von mehreren Interessenten geschlossen, um gutsherrliche und bäuerliche Verhältnisse (Ablösungen, Auseinandersetzungen, Gemeinheitsteilungen) zu regulieren. Die Form desselben hat mit der des Vertrages bezw. der Vereinbarung grosse Aehnlichkeit insofern, als die Beteiligten sich über den Inhalt des Rezesses geeinigt und ihm zugestimmt haben müssen. Er kann ohne Mitwirkung einer Behörde geschlossen werden, [39]) bedarf jedoch zu seiner öffentlich-rechtlichen Gültigkeit der Bestätigung durch die Auseinandersetzungsbehörde (Kgl. Generalkommission), d. h. des Hinzutretens eines einseitigen Verwaltungsaktes. [40]) Soweit der bestätigte Rezess öffentlich-rechtliche Ver-

[36]) Die Vereinbarung spielt im öffentlichen Recht eine grössere Rolle als der Vertrag.

[37]) Vergl. ferner Landgemeindeordnung vom 3. Juli 1891 § 131 und Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883 § 139, gemäss welchen die Regelung der Rechtsverhältnisse von Zweckverbänden durch ein Statut zu normieren ist, das von den Beteiligten im Wege freier Vereinbarung festzustellen ist und der Bestätigung des Kreisausschusses bedarf.

[38]) Vergl. hierzu Anmerkung 35.

[39]) Verordnung wegen Organisation der Generalkommissionen und der Revisionskollegien zur Regulierung der gutsherrlichen und bäuerlichen Verhältnisse etc. vom 20. Juni 1817. G. S. S. 161 ff § 165.

[40]) § 169 der Verordnung vom 20. Juni 1817.

hältnisse regelt, gilt er als Titel öffentlichen Rechts, er hat die Wirkung einer gerichtlich bestätigten Urkunde.[41])

Dabei entsteht die Frage: Was ist der Rezess rechtlich?

Die rechtliche Natur des Rezesses geht über die des privatrechtlichen Vertrages weit hinaus. Es liegt vielmehr eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung (bezw. öffentlich-rechtlicher Vertrag) zwischen den Besitzern der beteiligten Grundstücke, bezw. zwischen Gemeinde- und Gutsbezirk, mit der Besonderheit vor,[42]) dass sie erst durch die Bestätigung der Auseinandersetzungsbehörde zum Abschluss und zur öffentlich-rechtlichen Wirksamkeit gebracht wird.[43]) Die Tatsache, dass die Willenseinigung eines ev. nicht zustimmenden Paziszenten durch Urteil herbeigeführt werden kann, ist als ein Indiz für den Charakter als Vereinbarung (Vertrag) anzusehen.

Der Begriff des Rezesses, wie auch der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung, ist bisher nicht genügend geklärt, seine rechtliche Natur noch umstritten.

Die Rezesse sind für das pommersche Recht von erheblicher Wichtigkeit geworden, da sie die Wegebaulasten zwischen Gutsherren und Gemeinden öffentlich-rechtlich regelten. Oft legte der Rezess der Gemeinde die ganze Wegebaulast im Guts- und Gemeindebezirk auf, mehrfach wurde auch vereinbart, dass der Gutsherr die Materialien zu liefern, die Gemeinde die Hand- und Spanndienste zu leisten habe u. a. (S. oben S. 8 und 9.) Zu bemerken ist hier, dass der Rezess eine Aenderung des provinziellen Wegerechts nur begründen kann, wenn das geltende Recht die Aenderung seiner Normen durch Rezesse gestattet. Der bestätigte Rezess ist als besonderer Titel des öffentlichen Rechts in der Provinz Pommern anerkannt.[44])

---

[41]) § 169 der Verordnung vom 20. Juni 1817. Es kann von seiten des Wegebaupflichtigen nicht der Einwand erhoben werden, dass der Inhalt des Rezesses nicht bekannt sei; die Wirkung desselben erstreckt sich gegen jeden Rechtsnachfolger der beteiligten Grundstücke, auch wenn der Rezess in das Grundbuch nicht eingetragen ist. A. Germershausen, a. a. O 3. Aufl. Bd. 1 S. 449.

[42]) O. V. G. Erk. v. 17. Oktober 1899, Pr. V. Bl. Bd. 21 S. 375: „Ein Rezess kann sehr wohl nach der Art seines Zustandekommens vertragsmässige Bestimmungen oder ein Anerkenntnis des Bestehens besonderer rechtlicher Verpflichtungen enthalten."

[43]) Das O. V. G. sagt zwar in Bd. 14 S. 251: Der Rezess enthält nicht privatrechtliche Abmachungen, nicht die Ordnung individueller Rechtsverhältnisse, sondern die unter staatlicher Genehmigung erfolgte autonome Feststellung von Normen objektiven Rechtes für den aus Gut und Gemeinde bestehenden Interessentenkreis. Das O. V. G. erklärt mehrfach den bestätigten Rezess als Teil des öffentlichen Rechts der Gemeinde, als Teil der Ortsverfassung. (O. V. G. Bd. 4 S. 112 f; Bd. 7 S. 138, 190.)

[44]) Pr. V. Bl. Bd. 6 S. 243; Bd. 12 S. 245, 542. O. V. G. Erk. vom 9. Juni 1891. v. Kamptz, a. a. O. Bd. 3 S. 189.

3. Die Wegegeldgerechtigkeit.

Als ein besonderer Titel öffentlichen Rechts ist die Wegegeldgerechtigkeit anzusehen. Diese entsteht durch Verleihung seitens des Staates, eine Ersitzung von Wege- und Brückengeld ist ausgeschlossen.

Der Rechtsgrundsatz, für das Privileg der Wegegelderhebung dem Beliehenen die Wegebau- und Unterhaltungslast aufzuerlegen, entstammt dem gemeinen Recht; er findet sich ferner im A. L. R. § 138 II 15 ausgesprochen.[45])

Im deutschen Verwaltungsrecht hat sich der Rechtsgrundsatz gebildet, dass dem Berechtigten die Wegebaulast in dem vollen Umfange obliege, in welchem sie sonst dem ordentlichen Träger der Wegebaulast obliegen würde.[46])

Die Verpflichtung des Wegegeldberechtigten ist eine öffentlich-rechtliche, abhängig von dem Privileg, also einem Akt der Verwaltung,[47]) nicht einem Akt der Gesetzgebung; sie setzt sogleich mit der Verleihung der Wegegeldberechtigung ein[48]) und endet nur mit der Aufhebung des verliehenen Privilegs durch die Staatsbehörde.[49]) Die Wegebaulast endigt nicht dadurch, dass der Berechtigte sein Privileg nicht ausübt oder einseitig auf sein Recht verzichtet.[50]) Sie erstreckt sich auf alle Arten der öffentlichen Wege[51]) und umfasst den ganzen Weg mit Zubehör, soweit er für das Privileg in Frage kommt; sie geht als besondere Vorschrift allen allgemeinen Bestimmungen über die Wege- und Brückenunterhaltung vor.[52]) Während einer Zeit, da der Staat den Berechtigten an der Erhebung des Wegegelds hindert, ruht nach der Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts auch die Wegebaulast.[53]) Sofern die Wegegeldgerechtigkeit

---

[45]) Pr. V. Bl. Bd. 15 S. 286. Der Rechtssatz kommt nicht nur im Geltungsgebiet des A. L. R. (in Pommern: in den Regierungsbezirken Köslin und Stettin) sondern auch in Neuvorpommern und Rügen zur Anwendung.

[46]) Es sei denn, dass das Privileg expressis verbis dem Berechtigten nur gewisse Wegebaulasten vorschreibt. Die auf Grund der Wegegeldgerechtigkeit obliegende Wegebaulast kann in der Regel sogar weiter gehen, da der Wegegeldberechtigte auch die Unterhaltung der Brücken über öffentliche Ströme zu leisten hat, wenn sich solche im Zuge des berechtigten Weges finden. O. V. G. Bd. 28 S. 233 ff; Bd. 35 S. 276.

[47]) O. V. G. Bd. 16 S. 301; Bd. 44 S. 248; Bd. 46 S. 267 ff. Keinenfalls kann das Privileg durch Vertrag mit den beteiligten Kommunen entstehen.

[48]) O. V. G. Bd. 11 S. 214; Bd. 16 S. 298 ff; Bd. 22 S. 181; Bd 28 S. 240 f; Bd. 44 S. 250 f; Pr. V. Bl. Bd. 7 S 75.

[49]) O. V. G. Bd. 16 S. 299 f; Bd. 44 S. 248, 252; Bd. 46 S. 267. Striethorst Archiv Bd. 60 S. 11 f. Als Verwaltungsakt kann die Wegegeldberechtigung, soweit nicht besondere Gesetzesvorschriften entgegenstehen, auf demselben Wege rückgängig gemacht werden, auf dem sie zustande gekommen ist.

[50]) O. V. G. Bd. 16 S. 299; Bd. 26 S. 226 ff. Pr. V. Bl. Bd. 13 S. 207 f. Die Wegebaulast der Berechtigten kann auch nicht durch Observanz oder durch Rezess oder durch Ersitzung erlöschen

[51]) O. V. G. Bd. 16 S. 298.

[52]) Pr. V. Bl. Bd. 15 S. 286. R. G. Erk. v. 15 Februar 1894.

[53]) O. V. G. Bd. 46 S. 267.

mehreren Rechtssubjekten ohne Bestimmung besonderer Anteile verliehen ist, haften die Berechtigten der Wegepolizeibehörde gegenüber für die Unterhaltung solidarisch. [54])

4. Die freiwillige Uebernahme der Wegebaulast.

Eine einseitige Erklärung eines Rechtssubjektes dahingehend, dass es bereit sei, die öffentlich-rechtliche Wegebaulast gewisser Wege zu übernehmen, würde dann als Titel öffentlichen Rechts angesehen werden können, wenn die Erklärung der zuständigen Wegepolizeibehörde gegenüber abgegeben und von dieser angenommen worden ist. [55]) Auf die Zustimmung des bisherigen Wegebaupflichtigen kommt es nicht an; [56]) der neue Pflichtige muss dagegen ausdrücklich erklären, dass er die öffentlich-rechtliche Unterhaltung des Weges, entsprechend dem jeweiligen öffentlichen Verkehrsbedürfnisse uneingeschränkt übernehme. [57])

Von Wichtigkeit wird die Uebernahme einer Wegebaulast durch Private bei Uebergang des Grundbesitzes an einen anderen Eigentümer, bezw. Einverleibung eines öffentlichen Weges in eine andere Gemeinde.

Durch Gesetz ist die Möglichkeit einer Uebernahme der Wegebaulast auf Provinz, Kreis oder Gemeinde geschaffen. Für die Provinz hat der Provinziallandtag (Provinzialordnung vom 29. Juni 1875 / 22. März 1881 § 34), für den Kreis der Kreistag (Kreisordnung vom 13. Dezember 1872 / 9. März 1881 §§ 115, 117 und 176) die Uebernahme der Wegebaulast zu beschliessen. Der Beschluss des Kreistages bedarf der Bestätigung durch den Bezirksausschuss, [58]) der Mangel der Bestätigung würde die Nichtigkeit des Beschlusses zur Folge haben. [59]) Endlich kann durch Gemeindebeschluss die politische Gemeinde die Wegebaulast sonstiger Pflichtiger auf sich selbst übernehmen, doch bedarf dieser Beschluss zur öffentlich-rechtlichen Wirksamkeit der ausdrücklichen oder stillschweigenden Zustimmung der Wegepolizeibehörde und, sofern die Wegebaulast zu Ungunsten der Gemeinde geändert wird, auch der kommunalen Aufsichtsbehörde. [60])

---

[54]) Pr. V. Bl. Bd. 21 S. 126 f. O. V. G. vom 17. April 1899.

[55]) O. V. G. Bd. 30 S. 256.

[56]) Pr. V. Bl. Bd. 23 S. 490; Bd. 24 S. 19. O. V. G. Bd. 30 S. 252 ff, 256 f.

[57]) O. V. G. vom 23. Juni 1904: Pr. V. Bl. Bd. 26 S. 182. Von der freiwilligen Umwandlung eines privaten Weges in einen öffentlichen gilt das gleiche.

[58]) Der Zustimmung der Wegepolizeibehörde bedarf es nicht. O. V. G. Bd. 33 S. 289; Bd. 35 S. 245.

[59]) O. V. G. Bd. 33 S. 289 ff, 296. Bd. 35 S. 238 und 245. v. Kamptz, a. a. O. Erg. Bd. 1 S. 296.

[60]) O. V. G. Bd. 43 S. 231 und 236. O. Just, a. a. O. S. 61. Bei Landgemeinden hat der Kreisausschuss, bei Stadtgemeinden der Bezirksausschuss den Beschluss zu genehmigen. S. Landgemeindeordnung vom

Die rechtsgültige Uebernahme der Wegebaulast durch Provinz, Kreis oder Gemeinde bewirkt, dass eine dieser Korporationen an die Stelle des bisherigen Trägers tritt. Die Wegepolizeibehörde hat sich nach Rechtskraft des Beschlusses dieser Organe ohne weiteres an die neuen Träger der Wegebaulast zu halten.

5. Der Verwaltungsakt.

Weitere Titel des öffentlichen Rechts, geeignet, die allgemeine Wegebaulast zu begründen bezw. abzuändern, dürften gewisse Verwaltungsakte sein. Unter einem Verwaltungsakt verstehen wir jede öffentlich-rechtliche Handlung einer Verwaltungsbehörde. Hierzu rechnen also in erster Reihe Verordnungen, aber auch einzelne Verfügungen oder Anordnungen. Alle Verwaltungsakte müssen sich zurückführen lassen auf ein Gesetz, welches die Verwaltung autorisiert, gleichgültig ob dies in Form spezieller oder genereller Ermächtigung erfolgt. Allgemein werden wir also sagen können, dass der Verwaltungsakt nur da als besonderer Titel des öffentlichen Rechts in Frage kommt, wo das Gesetz ihn ausdrücklich dazu bestimmt.

Die preussische Rechtsprechung hat auf diesem Gebiete mehrere feste Rechtsgrundsätze geschaffen, von denen hier folgende hervorgehoben werden sollen. Eine Polizeiverordnung kann aus sich niemals eine neue Wegebaulast begründen oder abändern.[61]) Die Umwandlung eines Privatweges in einen öffentlichen setzt ein geregeltes Enteignungsverfahren voraus, es sei denn, dass der Eigentümer des Privatweges zugleich wegebaupflichtig ist, in welchem Falle ihm die Umwandlung des Privatweges in einen öffentlichen aus Gründen des öffentlichen Interesses auferlegt werden kann.[62])

Nach neuvorpommerschem Recht steht der Landespolizeibehörde bei unbilliger Beschwerung des Grundherrn die einseitige Regelung der Wegebaulasten zu, wenn eine gütliche Vereinbarung der Nachbarn nicht zu erreichen ist.[63])

---

3. Juli 1891 § 114 Abs. 2; Städteordnung für die sechs östlichen Provinzen der preussischen Monarchie vom 30. Mai 1853 § 11; Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883 § 16 Abs. 3.

[61]) O. V. G. Bd. 8 S. 356; Bd. 10 S. 206; Bd. 16 S. 49 ff; Bd. 19 S. 244 ff; Bd. 32 S. 427.

[62]) Pr. V. Bl. Bd. 4 S. 173; Bd. 7 S. 115; Bd. 8 S. 316. Die Befugnis der Polizeibehörde, die Neuanlegung eines öffentlichen Weges durch Umwandlung eines Privatweges zu fordern, ergibt sich aus §§ 55 und 56 des Zuständigkeitsgesetzes. Zur Umwandlung in einen öffentlichen Weg genügt nicht die polizeiliche Anordnung, es muss die Ausführung seitens des Wegebaupflichtigen hinzutreten. Pr. V. Bl. Bd. 16 S. 184.

[63]) O. V. G. Bd. 20 S. 239. Kunze & Kautz, a. a. O. 4. Aufl. Berlin 1905 Bd. 2 S. 467. Kapitel 19 der im Jahre 1681 revidierten Polizeiverordnung vom 18. Dezember 1672, Reglement vom 21. Mai 1708, Verordnung vom 14. August 1777, die sich finden bei Dähnert a. a. O. Bd. 3 S. 378; Bd. 3 S. 1056. Suppl. Bd. 2 S. 607. L. v. Rönne, a. a. O. S. 537 f.

Daneben hat das Gesetz in einigen Fällen ein besonderes Recht auf das Eingreifen bestimmter Verwaltungsbehörden ausgesprochen. Die Königliche Generalkommission ist in der ihr übertragenen Ausübung landespolizeilicher Funktionen zuständig, das Netz der öffentlichen Wege in der Feldmark festzustellen, öffentliche Wege herzustellen, zu verlegen und eingehen zu lassen. [64]) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Befugnis, über die Unterhaltung öffentlicher Wege Bestimmungen zu treffen, soweit diese in einem genehmigten Eisenbahnprojekt liegen. [65]) Nicht ausser Acht ist an dieser Stelle das durch die preussische Verfassung dem Könige gewährte Notverordnungsrecht zu lassen. Im Falle kriegerischer Wirren z. B. würde der König ausserordentliche Wegebaulasten fordern können.

6. Die Ersitzung.

Eine Sonderstellung nimmt die Verjährung in Bezug auf die Wegebaulast ein. Die Verjährung ist zu scheiden in die erlöschende Verjährung (Verjährung im eigentlichen Sinne) und die erwerbende Verjährung (Ersitzung, usucapio). [66]) Für die Begründung bezw. Endigung einer Wegebaulast kann nur die Ersitzung in Frage kommen.

An sich ist diese kein öffentlich-rechtlicher Titel zur Begründung der Wegebaulast, es kann z. B. durch Ersitzung nicht ein Privatweg in einen öffentlichen umgewandelt werden. [67]) Die usucapio ist in erster Reihe ein Titel des Privatrechts und als solcher vermag sie gewisse Einwirkungen auf die Wegebaulast auszuüben, etwa insofern, als die einem öffentlich-rechtlich Verpflichteten obliegende Wegebaulast durch Ersitzung auf ein anderes Rechtsjubjekt privatrechtlich übergehen kann. Im Verwaltungsstreitverfahren würde zwar der öffentlich-rechtlich Verpflichtete in Anspruch zu nehmen sein, welch letzterer wiederum im Rechtswege sich an den privatrechtlich Pflichtigen zu halten vermag. [68])

Jedoch gilt die Ersitzung, ebenso wie andere Titel des privaten Rechts, vom öffentlichen Recht nicht ausgeschlossen, so die Ersitzung der Freiheit von öffentlichen Abgaben (usucapio libertatis). In Bezug auf diese haben sich im Anschluss an die Normen des allgemeinen Landrechts §§ 86 und 126 I 7 in Verbindung mit §§ 655—659 I 9 und § 79 II 14 folgende Rechts-

---

[64]) Pr. V. Bl. Bd. 4 S. 172; Bd. 9 S. 96. v. Kamptz und Delius, a. a. O. Bd. 1 S. 239.

[65]) A. Germershausen, a. a. O. 3. Aufl. Bd. 1 S. 522.

[66]) H. Dernburg, Pandekten. 7. Aufl. Berlin 1902, Bd. 1 S. 619.

[67]) Pr. V. Bl. Bd. 24 S. 470. A. Germershausen, a. a. O. 3. Aufl. Bd. 1 S. 446.

[68]) Pr. V. Bl. Bd. 25 S. 581. O. V. G. Bd. 9 S. 155 ff; Bd. 12 S. 253f; Bd. 26 S. 211; Bd. 34 S. 244 f.

grundsätze herausgebildet. Die Freiheit von Abgaben kann, sofern die positive Gesetzgebung nicht weitere Normen aufgestellt hat, nur durch Ersitzung (erwerbende Verjährung) erlangt werden, das Recht auf Steuererhebung erlischt nicht schon durch den Nichtgebrauch an sich Die Voraussetzung für den Beginn der Ersitzung ist die Erlangung eines der Heranziehung entgegenstehenden Untersagungsrechts dadurch, dass der Abgabenpflichtige die Erfüllung der Steuerpflicht verweigert und der Abgabenberechtigte sich bei dieser Weigerung beruhigt.[69]) (§§ 86 und 126 A. L. R. I 7). Die Ersitzung erlangt Rechtskraft, wenn der Berechtigte während der vorgeschriebenen Ersitzungsfrist nach Weigerung des Pflichtigen weitere Forderungen an denselben nicht mehr gestellt hat.

Es ist nicht einzusehen, weswegen diese Rechtsgrundsätze, die sich für Staats- wie Gemeindeabgaben aber auch für Kirchen- und Schullasten in feststehender Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts herausgebildet haben,[70]) analog nicht auch auf Wegebaulasten Anwendung finden sollten Auch hier handelt es sich um eine öffentlich-rechtliche Last, die zweifellos durch erlöschende Verjährung oder einfache Ersitzung nicht untergehen kann; sofern jedoch ein öffentlich-rechtlich Pflichtiger die Erfüllung der ihm obliegenden Wegebaulast erfolgreich verweigert und die Wegepolizeibehörde sich bei seiner Weigerung während rechtsverjährter Zeit beruhigt, liegt meines Ermessens die Ersitzung eines besonderen Rechts auf Befreiung der Last, eine usucapio libertatis vor,[71]) die als öffentlich-rechtlicher Titel die Wegebaulast des Pflichtigen erlöschen lässt.[72])

---

[69]) O. V. G. Erk. v. 2. Oktober 1900 und 28. Januar 1902. Pr. V. Bl. Bd. 20 S. 328; Bd. 23 S. 37; Bd. 24 S. 293. O. V. G. Bd. 34 S. 244 f; Bd. 44 S. 199 ff; Bd. 21 S. 163; Bd. 1 S. 131. Die Ersitzung ist also im Gegensatz zur erlöschenden Verjährung ein im Verwaltungsstreitverfahren verfolgbarer besonderer Rechtstitel, z. B. im Sinne der preussischen Schulordnung vom 11. Dezember 1845. v. Kamptz, a. a. O. Erg. Bd. 2 S. 183 und 187.

[70]) Vergl. O. Stölzel, a. a. O. S. 114.

[71]) In der wegerechtlichen Literatur wird meist nur von Verjährung gesprochen und diese kurzerhand als nicht öffentlich-rechtlicher Titel der Wegebaulast abgelehnt. Vergl. A. Germershausen, a. a. O. 3. Aufl. Bd. 1 S. 446. O. Just, a. a. O. S. 34 u. 63. Eine Verjährung im eigentlichen Sinne steht m. E. nicht in Frage.

[72]) Vergl. hierzu O. V. G. Bd. 9 S. 168; Bd. 12 S. 254: „Veränderungen der Wegebaupflicht durch Verjährung können gegenüber den Verwaltungsbehörden unter Umständen nur dann geltend gemacht werden, wenn die Verjährung auch gegen die Verwaltungsbehörden, nicht aber wenn sie gegen einen Dritten gerichtet war“ nach F. Schultz, a. a. O. S. 72.

Nach G. Jellinek, a. a. O. S. 332 f bildet „der Verzicht“ einen Endigungsgrund für öffentliche Rechte herrschender Verbände.

gilt jedoch nicht als besonderer Titel des öffentlichen Rechts.[73])

Es kann wohl eine Aenderung in Bezug auf den Träger der Wegebaulast aussprechen und in zweifelhaften Fällen feste Normen setzen, es kann dies aber immer nur geschehen im Rahmen des geltenden Rechtes. Das richterliche Urteil hat somit nur deklarative, keine rechtsbegründende Bedeutung. Auch die Entscheidungen der höchsten Gerichtshöfe können nicht als besondere Rechtstitel angesehen werden, selbst wenn die Verwaltungspraxis die Entscheidungsgrundsätze als Rechtsnormen anwendet.

Die speziellen Titel des öffentlichen Rechts kommen in ihrer Wirkung den Normen objektiven Rechts gleich, sofern nicht das Provinzialrecht ihnen die Anerkennung entzieht. Die auf Grund dieser Rechtstitel Wegebaupflichtigen haben die Wegebaulast in der Regel in demselben Umfang zu prästieren, in welchem sie durch den provinzialrechtlich Pflichtigen zu leisten gewesen wäre.

II. Endigung der Wegebaulast.

Das Erlöschen der Wegebaulast muss naturgemäss unter denselben öffentlich-rechtlichen Voraussetzungen vor sich gehen, wie die Begründung; es muss in der Regel ein öffentlich-rechtlicher Akt gegeben sein.

Die Wegebaulast muss ausnahmslos erlöschen, sobald die Vorbedingung, der öffentliche Weg als solcher, zu existieren aufhört; sei es nun durch das Eingreifen einer höheren Gewalt, wenn durch Sturmfluten der See oder grosse Ueberschwemmungen der Flüsse ganze Gebiete mit den öffentlichen Wegen fortgerissen werden sollten, sei es, dass ein öffentlicher Weg aus gewissen Gründen seiner Oeffentlichkeit (durch Einziehung oder gänzliche Verlegung) entkleidet wird.

Im ersteren Falle ergibt sich das Erlöschen der Wegebaulast aus dem Verlust des sie bedingenden Grund und Bodens.

Eine Einziehung öffentlicher Wege hat durch die zuständige Verwaltungsbehörde zu erfolgen, wenn die Wege überflüssig sind oder anderweitige durch die Polizei wahrzunehmende Interessen (z. B. wirtschaftliche Interessen wichtiger Art) überwiegend für die Einziehung sprechen.[74]) Ueberflüssig dürfte ein

[73]) O. V. G. Bd. 28 S. 238. Drucksachen d. Abgeordnetenhauses v. 1877/78 No. 181 S. 1290 d.

[74]) O. V. G. Bd. 25 S. 222; Bd. 39 S. 196. Pr. V. Bl. Bd. 12 S. 134; Bd. 14 S. 63; Bd. 27 S. 873. Hierher gehören auch wichtige volkswirtschaftliche Interessen, z. B. Gewinnung von für die Lebensführung der Menschen unentbehrlichen Bodenschätzen. O. V. G. Bd. 29 S. 196.

Der Einziehung eines Weges steht rechtlich gleich die Verlegung desselben in völlig andere Bahnen, dagegen kann nicht jede Regulierung

öffentlicher Weg dann sein, wenn auf ihm tatsächlich kein Verkehr mehr stattfindet oder dieser ohne Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen auf einen anderen Weg gewiesen werden kann.

Unter dem für die Einziehung massgebenden öffentlichen Verkehrsinteresse ist zunächst das Bedürfnis des Publikums zu verstehen, den Weg zu benutzen, es rechnen aber auch hierher gewisse der polizeilichen Pflege besonders unterstellte Zwecke (z. B. Verwendung des Weges für den Feuerlöschdienst). Ferner hat die Wegepolizei nicht nur die augenblicklichen Verkehrsverhältnisse ins Auge zu fassen, sie wird auch Rücksicht auf einen ev. zukünftigen Verkehr nehmen müssen. [75]) Im Einzelfalle sind die tatsächlichen, konkreten Verhältnisse zu würdigen. Wenn auch auf der einen Seite es das Interesse des Privateigentümers am Wegekörper fordert, dass nicht durch unnötige Wege ihm sein Eigentum entzogen wird, so muss andererseits das Verkehrsbedürfnis, auch nur weniger Personen, gerechte Berücksichtigung finden. Die Nichtbenutzung eines öffentlichen Weges in langer Zeit, auch selbst ein zeitweises Umpflügen eines Weges durch Anlieger, beweist nicht die Einziehung für den öffentlichen Verkehr. [76]) Die Befugnis der Wegepolizeibehörde zur Einziehung, Verlegung pp. der öffentlichen Wege ergibt sich aus ihrer Aufgabe, für die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs (§ 55 des Zuständigkeitsgesetzes) [77]) Sorge zu tragen. Sie hat ein in § 57 dieses Gesetzes [78]) vorgeschriebenes Verfahren zu diesem Zwecke einzuleiten. Auf das Verfahren selbst ist an dieser Stelle nur insoweit einzugehen, als das Vorhaben der Einziehung vor Beschlussfassung durch die Wegepolizeibehörde in ortsüblicher Weise bekannt zu machen ist, um den Interessenten Gelegenheit zum Einspruch zu geben. [79]) Die Widmung des Gemeingebrauchs am öffentlichen Wege stellt ein objektives Recht dar, [80]) die Bestimmung des öffentlichen Weges zum Gemeingebrauch ist aber keine ewig dauernde und unentziehbare. Niemand hat ein subjektives öffentliches Recht auf

---

eines Weges oder Wegeteiles als Verlegung desselben angesehen werden. Pr. V. Bl. Bd. 11 S. 350; Bd. 28 S. 181 f; O. V. G. Bd. 19 S. 259. O. V. G. v. 15. Februar 1906.

[75]) O. V. G. Bd. 25 S. 222. Diese Rechtsgrundsätze hat das preuss. O. V. G. in gleichmässiger Rechtsprechung seit einer Reihe von Jahren aufgestellt.

[76]) O. V. G. Bd. 8 S. 213.

[77]) G. S. S. 237.

[78]) Die Bestimmungen des Art. IV der Novelle zur Kreisordnung vom 19. März 1889 sowie das vorher geltende Recht. sind aufgehoben.

[79]) Die Klage gemäss § 57 des Zuständigkeitsgesetzes ist als eine Popularklage anzusehen, sie steht jedem an der Sache Beteiligten zu und bildet eine Ausnahme im deutschen Verwaltungsrecht. Der Einspruch gegen die Verfügung der Wegepolizeibehörde wie auch die Klage kann von mehreren Beteiligten gemeinsam (als Streitgenossen) erhoben werden. O. V. G. Bd. 21 S. 250 ff.

[80]) Siehe unten Seite 41 Anmerkung 2.

das Fortbestehen des Weges, es kann somit niemand wegen Aufhebung des Gemeingebrauchs Schadenersatzansprüche geltend machen.

Die Einziehung und Verlegung der Land- und Heerstrassen ist gemäss § 4 II 15 A. L. R. an keine Schranken und Formen gebunden, es besteht bei diesen ein absolutes Recht des Staates ohne Einspruch. [81])

Ebenso wie die Widmung kann das Wiederaufgeben der Bestimmung eines Weges oder einer Landstrasse für den öffentlichen Verkehr durch konkludente Handlungen der Wegepolizeibehörde oder des Staates erfolgen; eine ausdrückliche Erklärung erscheint nicht immer notwendig. [82]) Auf die Möglichkeit einer Endigung der Wegebaulast durch usucapio libertatis ist an anderer Stelle hingewiesen worden. [83])

---

[81]) Pr. V. Bl. Bd. 16 S. 586 ff; Bd. 22 S. 456.

[82]) Pr. V. Bl. Bd. 19 S. 163; Bd. 22 S. 456. O. V. G. Bd. 27 S. 193 199 ff, Bd. 29 S. 213, 216, 237, 238.

[83]) Siehe oben Seite 37.

IV. Kapitel.

Die rechtliche Natur der Wegebaulast.

I.

Die Wegebaulast umfasst Bau und Unterhaltung der öffentlichen Wege. Die rechtliche Stellung dieser ist daher zunächst ins Auge zu fassen.

Der öffentliche Weg ist eine Sache im Gemeingebrauch, er muss dem usus publicus durch einen öffentlichen Akt gewidmet sein.[1]) Der Gemeingebrauch stellt dar die Offenstellung einer Sache zur Benutzung für jedermann unentgeltlich und ohne polizeiliche Erlaubnis.

Das Recht am öffentlichen Wege gehört nach der Auffassung des deutschen Verwaltungsrechts zwei Rechtssphären an, der öffentlich-rechtlichen und der privatrechtlichen. Das öffentliche Recht kommt zur Geltung, soweit der Weg dem öffentlichen Verkehr, dem Gemeingebrauch, zu dienen hat, also in dem öffentlichen Gebrauchsrecht des Publikums am Wege und dem öffentlichen Aufsichtsrecht durch den Staat; darüber hinaus kann der Körper des öffentlichen Weges dem Privatrecht, insbesondere dem Privateigentum, unterstehen.

1. Der Gemeingebrauch gibt dem Publikum als solchem die Befugnis auf freie Benutzung der öffentlichen Wege. Diese Befugnis steht ausschliesslich der Gesamtheit zu, sie ist nicht ein individuelles (subjektives) Recht des Einzelnen.[2])

Während das gemeine Recht dem Einzelnen einen Klageanspruch auf Abwehr von Störungen, Wiederherstellung des früheren Zustandes und Schadenersatz einräumte,[3]) erkennt das preussische Recht den Rechtsweg in Bezug auf den Gebrauch öffentlicher Wege, ein Klagerecht auf Herstellung oder Unterhaltung derselben, nicht an.[4]) Popularklagen in Bezug auf den

---

[1]) Diese Widmung kann auch nur durch öffentlichen Akt aufgehoben werden.

[2]) R. G. Bd. 24 S. 508. Ein „Recht“ auf den Gemeingebrauch existiert nicht, es handelt sich vielmehr um Reflexwirkungen objektiven Rechtes, das die Offenhaltung und freie Benutzbarkeit der Wege anordnet.

[3]) B. Windscheid, Lehrbuch des Pandektenrechts. 7. Aufl. Frankfurt a. M. 1891 Bd. 2 S. 691 f. H. Dernburg, Pandekten. 7. Aufl. Berlin 1902. Bd. 1 S. 165 f.

[4]) Urteil des Gerichtshofes zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte vom 14. Dezember 1889. Justiz-Ministerialblatt 1890 S. 95. O. Stölzel, Rechtsweg und Kompetentkonflikt in Preussen. Berlin 1901 S. 205. A. Germershausen, a. a. O. Bd. 1 S. 587.

Gemeingebrauch gibt es nach preussischem Recht nicht.[5]) Der Gemeingebrauch am öffentlichen Wege wird begrenzt durch das Recht aller Glieder des Publikums, den Weg zu benutzen.[6]) Worin der Gemeingebrauch besteht, sagt das Gesetz; es rechnet hierher die freie, ungehinderte Benutzung des öffentlichen Weges zum Gehen, Fahren, Reiten usw.

Doch kann ein öffentlicher Weg in Bezug auf seine Benutzungseigenschaften auch dauernden Beschränkungen unterworfen sein. So gibt es öffentliche Fuss- und öffentliche Reitwege,[7]) welche dem Fuhrwerksverkehr untersagt und nur der vorgeschriebenen Benutzungsart zugänglich sind.[8]) Es gibt öffentliche Kirch-, Schul- und Kirchhofswege, die lediglich dem genannten Zwecke dienen.[9]) Auch ist mit dem Charakter eines öffentlichen Weges wohl vereinbar, dass er dem öffentlichen Verkehr nur zu bestimmten Zeiten oder unter bestimmten Voraussetzungen dienen soll, z. B nur in Fällen, wenn ein anderer Weg oder ein anderes Verkehrsmittel (Brücke, Furt, Fähre) nicht passierbar ist.[10]) Notwendige Voraussetzung für die Oeffentlichkeit solcher Wege ist aber stets, dass die Wege dem bestimmten Zwecke öffentlich-rechtlich gewidmet und somit jedermann zugänglich sind.[10a])

2. Dem Gemeingebrauch entspricht ein öffentliches Aufsichtsrecht des Staates. Der Staat in seiner Eigenschaft als Imperator übertrug seine Herrschaft betreffend die öffentlichen Wege auf die Wegepolizeibehörde.[11]) Diese übt über die öffentlichen Wege und deren Zubehör die Aufsicht aus, ihr liegt die Sorge darüber ob, dass den Bedürfnissen des öffentlichen Ver-

---

[5]) O. V. G. Bd. 3 S. 186 ff, Bd. 4 S. 230 ff; Pr. V. Bl. Bd. 1 S. 76 f; Bd. 2 S. 267; Bd. 2 S. 295. Für die Praxis ist dies von der grössten Wichtigkeit, insofern, als der Klageweg auf freie Benutzung eines öffentlichen Weges ausgeschlossen ist und nur die Beschwerde als Rechtsmittel angewendet werden kann.

[6]) A. L. R. § 25 Th. II Tit. 15: „Den einem Jeden freistehenden Gebrauch der Landstrassen muss ein Jeder so ausüben, dass der andere an dem gleichmässigen Gebrauche nicht gehindert, noch zu Zänkereien oder gar Tätlichkeiten über das Ausweichen Anlass gegeben werde.“ Pr. V. Bl. Bd. 10 S. 273.

[7]) O. V. G. Bd. 12. S. 282 ff.

[8]) Die Widmung eines öffentlichen Weges als Fahrweg schliesst in der Regel den Gemeingebrauch als Fuss- und Reitweg in sich. v. Kamptz und Delius, a. a. O. Bd. 1 S. 232.

[9]) A. Germershausen, a. a. O. 3. Aufl. Bd. 1 S. 9.

[10]) O. V. G. Bd. 12 S. 291 f; Bd. 36 S. 270 ff.

[10a]) Im Streitfalle hat regelmässig der Verwaltungsrichter über die Oeffentlichkeit eines Weges zu entscheiden. (v. Kamptz und Delius, a. a. O. Bd. 1. S. 233). Sofern aber der Klageanspruch vor die ordentlichen Gerichte gehört, ist die Entscheidung der Frage, ob ein Weg öffentlich ist oder nicht, dem Rechtsweg nicht entzogen. (O. Stölzel, a. a. O. S. 233).

[11]) Die Wegepolizei wird im allgemeinen von der Ortspolizeibehörde verwaltet — also vom Amtsvorsteher. Bei Chausseen dagegen steht die Aufsicht dem Regierungspräsidenten und dem Landrat zu. v. Kamptz und Delius, a. a. O. Bd. 1 S. 238 u. 266. O. Stölzel, a. a. O. S. 229.

kehrs Genüge geschehe [12]), zu diesem Zweck steht ihr das Recht zur Durchführung polizeilicher und technischer Massnahmen zu. [13]) Die Funktionen der Wegepolizeibehörde dem Wegebaupflichtigen gebenüber ergeben sich aus dem Umfang der Wegebaulast im Einzelfalle. Daneben hat die Verwaltungsbehörde alle Einwirkungen fern zu halten, welche den öffentlichen Weg in übermässiger Weise abnutzen und schädigen würden [14])

Die Befugnisse der Wegepolizeibehörde gehen sogar über die Aufsicht schon bestehender öffentlicher Wege hinaus. Sie hat die Pflicht, sofern es das Interesse des öffentlichen Verkehrs unabweisbar fordert, die Neuanlegung von öffentlichen Wegen polizeilich anzuordnen und ev. zu erzwingen.

Dabei hat die Verwaltungsbehörde jedoch neben den ihr obliegenden Verkehrsinteressen auch sämtliche anderen polizeilichen Interessen im Auge zu behalten, sowie endlich zu berücksichtigen, ob die Kosten des Baues und der folgenden Unterhaltung in einem angemessenen Verhältnisse zu den Verkehrsbedürfnissen stehen. [15]) Neben diesen Funktionen der Wegepolizeibehörde auf öffentlichen Wegen kann die Polizei auch Verordnungen zum Schutze eines blos tatsächlichen öffentlichen Verkehrs auf Privatwegen erlassen, soweit und solange der Eigentümer den öffentlichen Verkehr auf ihnen duldet. Endlich hat die Polizei das Recht, aus allgemeinen polizeilichen Gründen der Ordnung, Ruhe oder Sicherheit auch bei Privat- und Interessentenwegen [15a]) einzuschreiten; ihre Verfügungen sind sodann keine wegepolizeilichen, sondern sicherheits- oder gesundheits-polizeilicher Natur. [16])

3. Neben dem öffentlichen Recht spielt das Privatrecht am öffentlichen Wege eine Rolle Der Begriff der Oeffentlichkeit eines Weges lässt es zu, dass der Grund und Boden, auf dem sich der öffentliche Weg nebst Zubehör befindet, Privateigentum darstellt, [17]) also dem Privatrechte unterworfen ist.

---

[12]) § 55 des Gesetzes über die Zuständigkeit der Verwaltungs- und Verwaltungsgerichtsbehörden vom 1. August 1883. (G. S. S. 237).

[13]) Die Massnahmen der Wegepolizei stellen eine rechtmässige Handhandhabung der öffentlichen Gewalt dar, die zivilistischen Grundsätze über Deliktsobligationen zessieren.

[14]) So wird von den Verwaltungsbehörden die Breite der Radkränze vorgeschrieben, das Schleifen von Pflügen, Eggen, Baumstämmen etc. auf Wegen verboten.

[15]) Pr. V. Bl. Bd. 27 S. 874.

[15a]) Die Interessentenwege dienen den Zwecken bestimmter, benachbarter Grundstücke (gewissen Interessenten). Sie unterstehen dem privaten Recht, unterscheiden sich aber von den Privatwegen dadurch, dass sie nicht beliebig wie diese gesperrt werden können.

[16]) O. V. G. Bd. 5 S. 229; Bd. 9 S. 247; Bd. 35 S. 300. Pr. V. Bl. Bd. 13. S. 154; Bd, 23 S. 592; Bd. 26 S. 601. v. Kamptz und Delius, a. a. O. Bd. 1 S. 273.

[17]) Das haben die höchsten Gerichtshöfe in feststehender Rechtsprechung anerkannt. O. V. G. Bd. 5 S. 229; Bd. 9 S. 186, 249; Bd. 12 S. 268; Bd. 25 S. 262 f und 276. v. Kamptz und Delius, a. a. O. Bd. 1

Ferner ist die Bildung sonstiger Privatrechte (z. B Dienstbarkeiten, dauernde Anlagen, besondere Nutzungsrechte) an öffentlichen Wegen nicht ausgeschlossen. [18]) Dies Privateigentum ist streng zu trennen von dem Gemeingebrauch, also dem öffentlichen Recht. Das Privatrecht ist dem öffentlichen Recht untergeordnet, und daraus folgt, dass, solange der Strassenkörper als öffentlicher Weg besteht, privatrechtliche Verfügungen nur insoweit zulässig erscheinen, als sie unbeschadet der Benutzung der Anlage für den öffentlichen Verkehr möglich sind. [19]) Unrichtig ist also die Annahme, dass jede private Einwirkung auf den Körper des öffentlichen Weges ausgeschlossen sei; [20]) das private Eigentum ist privatrechtlich verkehrsunfähig, nur soweit der Gemeingebrauch reicht und solange er besteht. Daraus folgt, dass beispielsweise bei den beschränkt öffentlichen Wegen dem Privateigentümer des Wegekörpers (wie auch dem Wegebaupflichtigen) das Recht zusteht, diejenige Art des öffentlichen Verkehrs, für die der Wegekörper nicht bestimmt ist, (Fuhrwerksverkehr bei öffentlichen Fusswegen) von demselben, soweit es sein Interesse fordert, kraft Privatrechts fern zu halten. [21]) Der im Privateigentum stehende Körper eines öffentlichen Weges geht nach Aufhebung der Oeffentlichkeit ohne Weiteres wieder in das uneingeschränkte Besitzrecht des Eigentümers über.

In dieser Rechtskonstruktion beruht der grosse Gegensatz zwischen deutschem und französischem Verwaltungsrecht. Das französische Recht hat in seiner Theorie von der domaine public den Rechtsgrundsatz aufgestellt: Das Eigentum an öffentlichen Sachen ist ausnahmslos öffentlich-rechtlich, es untersteht den für diese Sachen gegebenen besonderen Sätzen des öffentlichen Rechts — privatrechtliche Normen sind an öffentlichen Sachen völlig ausgeschlossen. [22])

Diese französische Theorie fasst jedoch das öffentliche Eigentum nicht als ein wahres Eigentum auf, sondern vielmehr als eine „auf hoheitlicher Grundlage beruhende Verfügungsgewalt", die der Staat oder die delegierten Selbstverwaltungskörper (auf Private) im Interesse der Gesamtheit ausüben. [23])

S. 231, 236 ff. O. Just, a. a. O. S. 29 f. O. Stölzel, a. a. O. S. 232. J. Biermann, Die öffentlichen Sachen. Giessen 1905, S. 13 ff, 16 und die dort genannte Literatur. Für die Wegebaulast ist das Privateigentum am Wegeareal ziemlich bedeutungslos. Kunze & Kautz, a. a. O. 4. Aufl. Bd. 2 S. 334.

[18]) Pr. V. Bl. Bd. 3 S. 413; Bd. 8 S. 237.

[19]) v. Kamptz u. Delius, a. a. O. Bd. 1 S. 237.

[20]) Diese Rechtsauffassung vertrat früher das Reichsgericht. Erk. v. 23. Februar 1882. Pr. V. Bl. Bd. 3 S. 272.

[21]) O. V. G. Bd. 12 S. 292.

[22]) Nach französischer Rechtsauffassung lebt der Staat ausschliesslich nach Normen öffentlichen Rechts.

[23]) F. Ecker, Rheinisches Wegerecht, Berlin 1906 S. 86 ff; S. 92 f, 479. Die Theorie vom öffentlichen Eigentum sucht Otto Mayer auch für das deutsche Verwaltungsrecht in Anwendung zu bringen. Er vertritt die Anschauung, dass alles Recht am öffentlichen Wege nur in der Bestimmung für den Nutzen der Gesamtheit und als Aufsichtsrecht der Obrigkeit er-

II.

1. Die Wegebaulast ist eine öffentlich-rechtliche Last. Mit ihrer rechtlichen Natur sollen sich die folgenden Zeilen beschäftigen.

Die öffentlichen Wege als solche und mit ihnen die Wegebaulast haben juristisch interessante Entwickelungsphasen durchgemacht. Aus einer ursprünglich privatrechtlichen Auffassung der Wegebaulast, die sich darin äusserte, dass diese auf dem Grundbesitz ruhte, durch gewohnheitliche oder vertragliche Normen näher bestimmt — in Verbindung mit dem Geleitrecht und der Erhebung von Wege- und Brückengeldern zur Geltung kommend — wurde die Wegebaulast ganz von selbst herausgehoben in eine öffentlich-rechtliche Sphäre. [24]) Dies geschah dadurch, dass der Staat ein grösseres Interesse den öffentlichen Wegen zuwandte, indem er sie seiner Aufsicht unterstellte, ihre Unterhaltung gesetzlich zu regeln und zu erzwingen begann. Diese Entwickelung hat in Verbindung mit der Durchführung der Selbstverwaltung in Preussen dahingeführt, dass der Staat die von ihm in Bezug auf die Wegebaulast übernommenen Aufgaben den Organen der Kommunen und der Kommunalverbände überwies Er musste dies, da die lokalen Verkehrsverhältnisse

---

scheinen kann (O. Mayer, Deutsches Verwaltungsrecht, Leipzig 1896 Bd. 2 S. 61), dass die öffentliche Sache der Anwendbarkeit des Civilrechts entzogen ist, da das öffentliche Recht die Sache ganz durchdringe und nichts an ihr übrig bleiben könne, was nach den Regeln des Civilrechts zu beurteilen wäre. (O. Mayer, a. a. O. Bd. 2 S. 95 f.)

O. Mayer scheint durch die französischen Verhältnisse stark beeinflusst zu sein und dabei die historische Entwicklung der deutschen, insbesondere preussischen Verhältnisse, nicht genügend zu besücksichtigen. Hier hat sich eine strenge Scheidung zwischen der publizistischen Benutzungsordnung einerseits und dem Eigentum, und zwar dem privatrechtlichen Eigentum, andererseits herausgebildet, sich gründend auf den klaren Rechtssatz, dass das öffentliche Recht für eine öffentliche Sache nur soweit zur Anwendung kommt, als das Gemeininteresse es erfordert, darüber hinaus soll jedermann der Weg vor den ordentlichen Richter offen stehen. Die deutsche Rechtsauffassung erblickt zurzeit noch in der unabhängigen, streng an das Gesetz gebundenen Stellung des Civilrichters die beste Garantie einer Rechtssicherheit — sie ist daher noch vielfach bestrebt, soweit möglich, das private Recht anzuwenden. Die Tendenz der modernen Rechtsauffassung geht allerdings dahin, das öffentliche Recht mehr und mehr an die Stelle des unanwendbaren privaten Rechts zu setzen — diese Bewegung ist noch in Fluss. Zurzeit jedenfalls kennt die preussische Gesetzgebung und Judikatur diese Theorie Mayers noch nicht. Das preussische Grundsteuergesetz vom 21. Mai 1861 (§ 4), die preussische Grundbuchordnung vom 5. Mai 1872 (§ 2), das Dotationsgesetz vom 8. Juli 1875 (§ 18) erkennen die Möglichkeit privatrechtlichen Eigentums an öffentlichen Sachen an. Denselben Standpunkt vertritt die deutsche Rechtsprechung, soweit nicht, wie im Rheinland, französische Rechtssätze zur Anwendung kommen. Vergl. J. Biermann, a. a. O. S. 15 ff, S. 18 ff; F. Fcker, a a. O. S. 480. Ueber die Stellung des öffentlichen zum privaten Recht vergl. F. Fleiner, Ueber die Umbildung zivilrechtlicher Institute durch das öffentliche Recht. Tübingen 1906.

[24]) v. Reitzenstein, Das deutsche Wegerecht in seinen Grundzügen. Freiburg i. B. 1890 S. 5 ff.

von massgebender Bedeutung für den Umfang der Last geworden waren und dieser Umfang zweckmässig nur von lokalen Behörden normiert werden konnte.

Die Wegebaulast ergibt sich aus den Forderungen, welche der Gemeingebrauch an die öffentlichen Wege stellt. Worin der Gemeingebrauch besteht, sagt der Gesetzgeber, der die zuständigen Verwaltungsbehörden mit dem Recht versehen hat, rein einseitig die Rechtssätze über den Gemeingebrauch im öffentlichen Interesse als ein öffentliches Recht zu handhaben. Jedes öffentliche Recht hat denZweck, dem Gemeininteresse zu dienen. [25])

Die Wegebaulast wird polizeilich nur geltend gemacht gegenüber dem öffentlich-rechtlich Verpflichteten; nur dieser untersteht der Regel nach den wegepolizeilichen Anordnungen, [26]) gegen welche er, gleichgültig, ob sie den Bau oder die Unterhaltung der Wege oder die Aufbringung und Verteilung der dazu erforderlichen Kosten etc. betreffen, den Einspruch und die Klage im Verwaltungsstreitverfahren zu erheben vermag. [27]) Im Verwaltungsstreitverfahren hat der in Anspruch genommene öffentlich-rechtlich Verpflichtete die Klage gegen die Wegepolizeibehörde und gleichzeitig gegen dasjenige dritte Rechtssubjekt zu richten, dass er als wegebaupflichtig ansieht; er bleibt der Wegepolizeibehörde gegenüber solange für die Leistung verhaftet, als es ihm nicht gelungen ist, den an seiner Stelle öffentlich-rechtlich Verpflichteten nachzuweisen. [28])

Auch die Streitigkeiten zwischen verschiedenen Beteiligten darüber, wer von ihnen die öffentlich-rechtliche Wegebaulast zu tragen hat, gehören vor die Verwaltungsgerichte. Die Tatsache, dass bei einem solchen Verfahren zugleich privatrechtliche Verhältnisse (z. B. negotiorum gestio, condictio indebiti) zur Beurteilung stehen, nimmt den Verwaltungsgerichten nicht die Zuständigkeit. Ebensowenig wird der Rechtsweg begründet dadurch, dass die Wegebaulast auf einem Vertrage als Titel des

---

[25]) Treffend sagt Jellinek: Alles öffentliche Recht ist im Gemeininteresse da, welches identisch mit dem Staatsinteresse ist. Es ist jedoch nicht identisch mit der Summe der Interessen der Individuen, wenn auch vielfach das Gemeininteresse in das individuelle ausläuft. Das Gemeininteresse geht vor allem hinaus über das Interesse der momentan den Staat bildenden Menschen, es umfasst ebenso das Interesse der noch ungeborenen Generation und erstreckt sich in die fernste Zukunft. Jellinek, a. a. O. 2. Aufl. S. 68 f.

[26]) Pr. V. Bl. Bd. 26 S. 618. O. V. G. Erk. v. 16. März 1905. Nur bei Verkehrshindernissen an öffentlichen Wegen kann sich die Wegepolizei neben dem Wegebaupflichtigen auch an den Urheber des Hindernisses halten.

[27]) Th. Oppenhoff, Die Gesetze über die Ressortverhältnisse zwischen den Gerichten und den Verwaltungsbehörden in Preussen. 2. Aufl von J. Oppenhoff. Berlin 1904. S. 122. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Pr. V. Bl. Bd. 12 S. 220.

[28]) O. V. G. Bd. 9 S. 236 f und O. V G. Erk. v. 27. Mai 1885. Pr. V. Bl. Bd. 6 S. 368; Bd. 7 S. 94.

öffentlichen Rechts beruht; die Natur der Last wird durch diesen nicht geändert.

Die von Seiten des Wegebaupflichtigen zu leistende Entschädigung für in Anspruch genommenen Grund und Boden oder entzogene Rechte ist öffentlich-rechtlicher Natur. Dass über die Höhe derselben der Rechtsweg zulässig ist, erklärt sich aus der historischen Entwickelung des Verwaltungsrechts in Deutschland, das den Untertan zu einer Zeit, da es Verwaltungsgerichte noch nicht gab, mit dem Recht ausstattete, in Vermögenssachen, selbst gegen den Staat, den Spruch des unabhängigen Richters herbeizuführen. [29])

Für den privatrechtlich Verpflichteten kommt dagegen der Rechtsweg in Frage. [30]) Dies gilt z. B. davon, dass die öffentlich-rechtliche Wegebaulast durch einen Titel des Privatrechts von einem Dritten übernommen wurde. Die Wegepolizeibehörde würde sich einer Ueberschreitung ihrer Kompetenzen schuldig machen, sofern sie auch Rechtsnormen für rein privatrechtlich Verpflichtete aufstellen würde. [31]) Als privatrechtlich ist z. B. der Uebergang der Wegebaulast durch Ersitzung anzusehen, Streitigkeiten hierüber zwischen dem öffentlich-rechtlich Verpflichteten und dem Pflichtigen durch Ersitzung gehören auf den Rechtsweg. Aehnliches gilt von dem Verhältnis zwischen den beiden Kontrahenten eines privatrechtlichen Vertrages betreffend die Wegebaulust. Zwar wird solch' Vertrag (Vereinbarung) nach Zustimmung der Wegepolizeibehörde ein Titel des öffentlichen Rechts, welcher der Verwaltungsbehörde gegenüber öffentlich-rechtlich gilt; das Verhältnis jedoch zwischen den beiden Kontrahenten dürfte als ein privatrechtliches anzusehen sein, über das im Streitfalle der Zivilrichter zu entscheiden hat. [32]) Der Rechtsweg ist also stets zu beschreiten, sofern es sich um privatrechtliche Streitsachen handelt, [33]) so z. B. Streit um das Privateigentum am öffentlichen Wege oder Zubehör, Ansprüche geschädigter Dritter, die aus mangelhafter Unterhaltung gemäss §§ 823 ff B. G. B. Schadenersatz fordern etc.

Die öffentlich-rechtliche Last begründet also privatrechtliche Ansprüche, eine publizistische Ersatzpflicht besteht hier nicht. Von Wichtigkeit ist an dieser Stelle, dass der Wegebaupflichtige mit der Widmung des Weges [34]) die auf dem Eigentümer des Weges ruhende Last, sein Eigentum in einem polizeigemässen

---

[29]) F. Fleiner, a. a. O. S. 13, S. 17 ff.

[30]) Pr. V. Bl. Bd. 27 S. 343. O. v. Arnstedt. Die Wegeordnung für die Provinz Sachsen. Berlin 1892. S. 8. O. V. G. Bd. 10 S. 268.

[31]) O. V. G. Erk. v. 15. Februar 1906 und 3. Oktober 1904. Pr. V. Bl. Bd. 28 S. 141; Bd. 26 S. 309.

[32]) Th. Oppenhoff, a. a. O. S. 123.

[33]) v. Kamptz & Delius, a. a. O. Bd. 1 S. 241.

[34]) Solange ein Weg dem öffentlichen Verkehr nicht übergeben ist, kann der Pflichtige bezw. der Eigentümer für Unfälle auf diesem Wege nicht haftbar gemacht werden. v. Kamptz & Delius, a. a. O. Bd. 1 S. 261.

Zustande zu erhalten, mit allen Konsequenzen übernommen hat, — Schadenersatzansprüche also an ihn zu stellen sind. [35])

2. Die Wegebaulast ist eine persönliche Last des Pflichtigen; sie ist keine auf dem Grundbesitz ruhende, dingliche Last, hat also nicht den Charakter einer privatrechtlichen Reallast. Im Gutsbezirke ist sie die persönliche Last des Gutsherrn, die von ihm mit Rücksicht auf den Grundbesitz (Gutsherrlichkeit) zu erfüllen ist. [36]) Es kann daher die Wegepolizeibehörde ihre Verfügungen nur gegen den jeweiligen Gutsherrn richten, der die Leistung der Wegepolizeibehörde gegenüber persönlich zu erfüllen hat, selbst dann, wenn er inzwischen seinen Grundbesitz aufgegeben haben sollte. Er kann diese Last nicht auf andere Gutsinsassen öffentlich-rechtlich überwälzen; [37]) es ist rechtlich irrelevant, ob der Gutsherr sich im Gutsbezirk aufhält oder nicht. Der Gutsvorsteher ist nicht passiv legitimirt, den Gutsherrn bei Erfüllung der dem Gutsbezirke obliegenden Wegebaulasten zu vertreten. [38])

Die Konstruktion der Wegebaulast als einer persönlichen Last liegt im Interesse des öffentlichen Verkehrs wie auch im Interesse des Pflichtigen selbst. Sie entspricht mehr (als eine rein dingliche Last) dem öffentlichen Interesse insofern, als sie nicht lediglich an die Leistungsfähigkeit des Grund und Bodens gebunden ist — vielmehr der vermögende Grundherr trotz minimaler Erträge seiner Liegenschaft die Wegebaulast in vollem Umfange zu prästieren hat. Mit Recht weist hier das Oberverwaltungsgericht auf den Fiskus als einen Grundherrn hin, [39]) dessen Ertrag z. B. aus der belasteten Liegenschaft nur gering sein könne, dem jedoch aus anderen Quellen ein bedeutendes Einkommen zufliesse.

Andererseits lassen sich bei einer persönlichen Last die besonderen Verhältnisse des Pflichtigen in umfassendem Masse berücksichtigen, wir finden hier den schon bei dem Umfang der Wegebaulast hervorgehobenen Grundsatz von der Rücksichtnahme auf die wirtschaftliche Existenz des Pflichtigen; die Anforde-

---

[35]) Ueber die Zuständigkeit der ordentlichen und der Verwaltungsgerichte vergl. insbesondere Th. Oppenhoff, a. a. O. 2. Aufl. von J. Oppenhoff. Berlin 1904 S. 456.

[36]) O. V. G. Bd. 1 S. 147 ff, Bd. 10 S. 221; Bd. 30 S. 252 ff, 260, 261; Bd. 37 S. 242 f, Bd. 39 S. 216; Bd. 42 S. 231 ff, Bd. 45 S. 240 f. A. Germershausen, a. a. O. 3. Aufl. Bd. 1 S. 236 f. Kunze & Kautz, a. a. O. Bd. 2 S. 342 f.

[37]) P. V. Bl. Bd. 7 S. 158. O. V. G. Bd. 14 S. 285 u. 290. A. Germershausen, a. a. O. 3. Aufl. Bd. 1 S. 237.

[38]) Dies hat das O. V. G. in einer Reihe von Entscheidungen ausgesprochen. Vergl. O. V. G. Bd. 6 S. 206; Bd. 9 S. 134 ff; Bd. 18 S. 217; Bd. 19 S. 279 u. 285; Bd. 21 S. 10; Bd. 38 S. 233. Die Erfüllung der öffentlichen Armenpflege dagegen liegt z. B. dem Gutsvorsteher ob. Vergl. v. Brauchitsch, Die neuen preussischen Verwaltungsgesetze. (Studt u. v. Braunbehrens) 16. Aufl. Bd. 3. Berlin 1903. S. 239 f.

[39]) O. V. G. Bd. 36 S. 232 f.

rungen der Verwaltungsbehörde sollen nie soweit gehen, jene über die Massen zu schädigen oder gar zu vernichten. [40])

Analogien zu dieser Konstruktion finden sich im Gebiete des Finanzrechts, insbesondere in der verschiedenen Gestaltung der Ertrags- und persönlichen Steuern. Die Tendenz der neueren Steuergesetzgebung geht allgemein dahin, die alten, noch vor 50 Jahren vielfach als Mittelpunkt des Steuersystems geltenden Ertragssteuern aus dieser Vorzugsstellung zurückzudrängen zu Gunsten persönlicher Steuern, insbesondere der Steuern aus Einkommen und Vermögen. Bei diesen beiden letzteren ist es möglich, die persönlichen Verhältnisse der einzelnen Steuerpflichtigen zu berücksichtigen, wie dies in grossem Umfange durch die preussische Einkommensteuergesetzgebung geschehen ist. Die Ertragssteuern hingegen, insbesondere von Grund und Boden, können sich den persönlichen Verhältnissen nicht anpassen — sie haben zu allen Zeiten die Eigenschaft gezeigt, rasch zu veralten und einen reallastartigen Charakter anzunehmen.

Ebenso wie im Steuerwesen erscheint die Gestaltung persönlicher Lasten, hier der Wegebaulast, als eine gerechtere Belastung der Pflichtigen.

3. Aus der ursprünglich grossenteils privatrechtlichen Individuallast ist im Laufe der Zeit die Wegebaulast zu einer öffentlich-rechtlichen Individuallast geworden. Doch zeigt sich, dass auch hierin eine weitere Entwickelung erfolgt ist. Die Tendenz der neueren Zeit geht allgemein dahin, aus der Individuallast eine Kommunallast zu machen, die Wegebaulast von den Schultern leistungsschwacher Individuen zu nehmen und auf die breiteren Schultern der Kommunen und Kommunalverbände zu legen. Diese Ausgestaltung muss sich aus der ganzen Entwickelung von selbst ergeben; dass sie solange nicht zum Durchbruch gekommen ist, ist lediglich darauf zurückzuführen, dass gerade das Wegerecht zu den am meisten vernachlässigten Gebieten des preussischen Verwaltungsrechts gehört. Schon Suarez führte im Anschluss an die Normen des Allgemeinen Landrechts § 14 II 15 aus: die Strassen- und Wegereparaturen den Interessenten, über deren Feldflur der Weg geht, allein aufbürden zu wollen, würde eine ebensogrosse Unbilligkeit als in den meisten Fällen eine wahre Unmöglichkeit enthalten. [41]) Diese Verhältnisse haben sich durch den gesteigerten Verkehr im Laufe des 19. Jahrhunderts wesentlich verschärft.

Die geltenden Normen über die öffentlich-rechtliche Wegebaulast in Pommern sind, wie dies in dem vorausgegangenen Kapitel ausgeführt, als veraltet anzusehen — durch besondere Rechtstitel haben sie jede Einheitlichkeit völlig verloren. — —

---

[40]) Siehe oben Seite 16 f. Vergl. auch O. V. G. Bd. 7 S. 258 u. 263; Bd. 36 S. 232.

[41]) A. Germershausen, a. a. O. 3. Aufl. Bd. 1 S. 397.

Hoffentlich wird die von seiten der Praxis [42]) und Wissenschaft [43]) mehrfach erhobene Forderung nach einer einheitlichen, klaren Gestaltung des Wegerechts durch Schaffung einer den modernen Verhältnissen entsprechenden Wegeordnung für Pommern in absehbarer Zeit erfüllt werden.

---

[42]) Akten des Königl. Preuss. Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. Motive zum Entwurf einer Wegeordnung in den Drucksachen des Abgeordnetenhauses vom Jahre 1875 No. 24 S. 21 ff.

[43]) Auf die völlig veralteten Verhältnisse der Wegebaulast in den meisten preussischen Provinzen weisen hin: v. Reitzenstein, Das deutsche Wegerecht in seinen Grundzügen. Freiburg 1890. F. Schultz, a. a. O. S. 179 ff. Griepenkerl, Zur Frage von der Gestaltung der Wegebaugesetzgebung im deutshhen Reiche. Braunschweig 1871. A. Germershausen, a. a. O. 3. Aufl. Bd. 1 S. 241 ff.